SERIE GENERALE

Spediz. abb. post. - art. 1, comma 1
Legge 27-02-2004, n. 46 - Filiale di Roma

Anno 153° - Numero 300

GAZZETTA UFFICIALE

DELLA REPUBBLICA ITALIANA

PARTE PRIMA **Roma - Giovedì, 27 dicembre 2012** SI PUBBLICA TUTTI I GIORNI NON FESTIVI

DIREZIONE E REDAZIONE PRESSO IL MINISTERO DELLA GIUSTIZIA - UFFICIO PUBBLICAZIONE LEGGI E DECRETI - VIA ARENULA, 70 - 00186 ROMA
AMMINISTRAZIONE PRESSO L'ISTITUTO POLIGRAFICO E ZECCA DELLO STATO - VIA SALARIA, 1027 - 00138 ROMA - CENTRALINO 06-85081 - LIBRERIA DELLO STATO PIAZZA G. VERDI, 1 - 00198 ROMA

La **Gazzetta Ufficiale, Parte Prima,** *oltre alla* **Serie Generale**, *pubblica cinque Serie speciali, ciascuna contraddistinta da autonoma numerazione:*

1ª Serie speciale: *Corte costituzionale (pubblicata il mercoledì)*
2ª Serie speciale: *Comunità europee (pubblicata il lunedì e il giovedì)*
3ª Serie speciale: *Regioni (pubblicata il sabato)*
4ª Serie speciale: *Concorsi ed esami (pubblicata il martedì e il venerdì)*
5ª Serie speciale: *Contratti pubblici (pubblicata il lunedì, il mercoledì e il venerdì)*

La **Gazzetta Ufficiale, Parte Seconda,** "Foglio delle inserzioni", *è pubblicata il martedì, il giovedì e il sabato*

AVVISO AGLI ABBONATI

Si informano i Gentili Abbonati che dal 3 dicembre i canoni di abbonamento per l'anno 2013 sono pubblicati nelle ultime pagine di tutti i fascicoli della Gazzetta Ufficiale. Si ricorda che l'abbonamento decorre dalla data di attivazione e scade dopo un anno od un semestre successivo a quella data a seconda della tipologia di abbonamento scelto. Per il rinnovo dell'abbonamento i Signori abbonati sono pregati di usare il modulo di sottoscrizione che verrà inviato per posta e di seguire le istruzioni ivi riportate per procedere al pagamento.

SOMMARIO

ESTRATTI, SUNTI E COMUNICATI

DECRETI, DELIBERE E ORDINANZE MINISTERIALI

MINISTERO DELL'ECONOMIA E DELLE FINANZE

DECRETO 14 dicembre 2012.

Accertamento del tasso d'interesse semestrale dei certificati di credito del Tesoro 1° dicembre 2007/2014, relativamente alle cedole con decorrenza 1° dicembre 2012 e scadenza 1° giugno 2013.

IL DIRETTORE DELLA DIREZIONE II
DEL DIPARTIMENTO DEL TESORO

Visto il decreto n. 9334 del 25 gennaio 2008, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 30 del 5 febbraio 2008, recante una emissione di certificati di credito del Tesoro settennali con godimento 1° dicembre 2007, attualmente in circolazione per l'importo di euro 12.950.711.000,00, il quale, fra l'altro, indica il procedimento da seguirsi per l'accertamento del tasso d'interesse semestrale da corrispondersi sui predetti certificati di credito e prevede che il tasso medesimo venga accertato con decreto del Ministero dell'economia e delle finanze;

Ritenuto che occorre accertare il tasso d'interesse semestrale dei succennati certificati di credito relativamente alla cedola con decorrenza 1° dicembre 2012 e scadenza 1° giugno 2013;

Vista la lettera n. 1059707/12 del 13 dicembre 2012 con cui la Banca d'Italia ha comunicato i dati riguardanti il tasso d'interesse semestrale della cedola con decorrenza 1° dicembre 2012, relativa ai suddetti certificati di credito;

Decreta:

Ai sensi e per gli effetti dell'art. 2 del decreto del 25 gennaio 2008 citato nelle premesse, il tasso d'interesse semestrale lordo da corrispondersi sui certificati di credito del Tesoro 1° dicembre 2007/2014 (codice titolo IT0004321813) è accertato nella misura dello 0,61%, relativamente alla undicesima cedola, di scadenza 1° giugno 2013.

Il presente decreto verrà trasmesso all'Ufficio Centrale di Bilancio presso il Ministero dell'economia e delle finanze e sarà pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana.

Roma, 14 dicembre 2012

Il direttore: CANNATA

12A13615

DECRETO 21 dicembre 2012.

Emissione di buoni ordinari del Tesoro a 177 giorni.

IL DIRETTORE GENERALE DEL TESORO

Visto il regio decreto n. 2440 del 18 novembre 1923, concernente disposizioni sull'amministrazione del patrimonio e sulla contabilità generale dello Stato;

Visto l'art. 548 del Regolamento per l'amministrazione del patrimonio e per la contabilità generale dello Stato, approvato con il regio decreto n. 827 del 23 maggio 1924;

Visto l'art. 3 della legge n. 20 del 14 gennaio 1994 e successive modificazioni;

Visto il decreto legislativo n. 58 del 24 febbraio 1998, Testo Unico delle disposizioni in materia di intermediazione finanziaria, ai sensi degli artt. 8 e 21 della legge n. 52 del 6 febbraio 1996; nonché gli artt. 23 e 28 del decreto ministeriale n. 216 del 22 dicembre 2009, relativi agli Specialisti in titoli di Stato italiani;

Visto il D.P.R. 30 dicembre 2003, n. 398, recante il testo unico delle disposizioni legislative in materia di debito pubblico, e, in particolare, l'art. 3, ove si prevede che il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato, in ogni anno finanziario, ad emanare decreti cornice che consentano al Tesoro, fra l'altro, di effettuare operazioni di indebitamento sul mercato interno od estero nelle forme di prodotti e strumenti finanziari a breve, medio e lungo termine, indicandone l'ammontare nominale, il tasso di interesse o i criteri per la sua determinazione, la durata, l'importo minimo sottoscrivibile, il sistema di collocamento ed ogni altra caratteristica e modalità;

Visto il decreto legislativo 1° aprile 1996, n. 239, e successive modifiche ed integrazioni;

Visto il decreto legislativo 21 novembre 1997, n. 461, e successive modifiche ed integrazioni, recante riordino della disciplina dei redditi di capitale e dei redditi diversi;

Visto il decreto ministeriale n. 99912 del 18 dicembre 2012, emanato in attuazione dell'art. 3 del citato D.P.R. n. 398 del 2003, con il quale sono stabiliti gli obiettivi, i limiti e le modalità cui il Dipartimento del Tesoro deve attenersi nell'effettuare le operazioni finanziarie di cui al medesimo articolo, prevedendo che le operazioni stesse vengano disposte dal direttore generale del Tesoro o, per sua delega, dal direttore della Direzione II del Dipartimento medesimo e che, in caso di assenza o impedimento di quest'ultimo, le operazioni predette possano essere disposte dal medesimo direttore generale del Tesoro, anche in presenza di delega continuativa;

Vista la determinazione n. 100215 del 20 dicembre 2012, con la quale il direttore generale del Tesoro ha delegato il direttore della Direzione II del Dipartimento del Tesoro a firmare i decreti e gli atti relativi alle operazioni suddette;

Visti, altresì, gli artt. 4 e 11 del ripetuto D.P.R. n. 398 del 2003, riguardanti la dematerializzazione dei titoli di Stato;

Visto il decreto ministeriale 17 aprile 2000, n. 143, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 130 del 6 giugno 2000, con cui è stato adottato il regolamento concernente la disciplina della gestione accentrata dei titoli di Stato;

Visto il decreto 23 agosto 2000, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 204 del 1° settembre 2000, con cui è stato affidato alla Monte Titoli S.p.A. il servizio di gestione accentrata dei titoli di Stato;

Vista la legge 12 novembre 2011, n. 184, recante l'approvazione del bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2012 e del bilancio pluriennale per il triennio 2012-2014;

Considerato che l'importo dell'emissione di cui al presente decreto rientra nel limite che verrà stabilito dalla legge di approvazione del bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2013, a norma dell'art. 21, comma 16, della legge 31 dicembre 2009, n. 196;

Visto l'art. 17 del D.P.R. 30 dicembre 2003 n. 398, relativo all'ammissibilità del servizio di riproduzione in fac-simile nella partecipazione alle aste dei titoli di Stato;

Visto il decreto ministeriale del 12 febbraio 2004 e successive modifiche ed integrazioni, recante norme per la trasparenza nelle operazioni di collocamento di titoli di Stato;

Visto il decreto ministeriale del 5 maggio 2004, che disciplina le procedure da adottare in caso di ritardo nell'adempimento dell'obbligo di versare contante o titoli per incapienza dei conti degli operatori che hanno partecipato alle operazioni di emissione, concambio e riacquisto di titoli di Stato;

Ravvisata l'esigenza di svolgere le aste dei Buoni ordinari del Tesoro con richieste degli operatori espresse in termini di rendimento, anziché di prezzo, secondo la prassi prevalente sui mercati monetari dell'area euro;

Decreta:

Art. 1.

Ai sensi e per gli effetti dell'art. 3 del D.P.R. 30 dicembre 2003, n. 398, nonché del decreto ministeriale del 18 dicembre 2012, citato nelle premesse, e in deroga all'art. 548 del regolamento di contabilità generale dello Stato, è disposta per il 2 gennaio 2013 l'emissione dei Buoni ordinari del Tesoro (appresso denominati *BOT)* a 177 giorni con scadenza 28 giugno 2013, fino al limite massimo in valore nominale di 8.500 milioni di euro.

Per la presente emissione è possibile effettuare riaperture in tranche.

Al termine della procedura di assegnazione, è altresì disposta l'emissione di un collocamento supplementare dei BOT di cui al presente decreto, da assegnare agli operatori «specialisti in titoli di Stato», individuati ai sensi degli artt. 23 e 28 del decreto ministeriale n. 216 del 22 dicembre 2009 citato nelle premesse, secondo le modalità specificate ai successivi artt. 15 e 16 del presente decreto.

Art. 2.

Sono escluse automaticamente dall'asta le richieste effettuate a rendimenti inferiori al «rendimento minimo accoglibile», determinato in base alle seguenti modalità:

a) nel caso di domanda totale superiore all'offerta, si determina il rendimento medio ponderato delle richieste che, ordinate a partire dal rendimento più basso, costituiscono la seconda metà dell'importo nominale in emissione; nel caso di domanda totale inferiore all'offerta, si determina il rendimento medio ponderato delle richieste che, ordinate a partire dal rendimento più basso, costituiscono la seconda metà dell'importo domandato;

b) si individua il rendimento minimo accoglibile, corrispondente al rendimento medio ponderato di cui al punto *a)* decurtato di 50 punti base (1 punto percentuale = 100 punti base).

In caso di esclusione ai sensi del primo comma del presente articolo, il rendimento medio ponderato di aggiudicazione si determina sottraendo dalla quantità totale offerta dall'emittente una quantità pari a quella esclusa. Le richieste escluse sono assegnate ad un rendimento pari al maggiore tra il rendimento ottenuto sottraendo 10 punti base al rendimento minimo accolto nell'asta e il rendimento minimo accoglibile.

Art. 3.

Sono escluse dall'assegnazione le richieste effettuate a rendimenti superiori di oltre 100 punti base rispetto al rendimento medio ponderato delle richieste che, ordinate partendo dal rendimento più basso, costituiscono la metà dell'ammontare complessivo di quelle pervenute. Nel caso in cui tale ammontare sia superiore alla tranche offerta, il rendimento medio ponderato viene calcolato sulla base dell'importo complessivo delle richieste, ordinate in modo crescente rispetto al rendimento e pari alla metà della tranche offerta.

Sono escluse dal calcolo del rendimento medio ponderato di cui al presente articolo le richieste escluse ai sensi dell'art. 2 del presente decreto.

Art. 4.

Espletate le operazioni di asta, con successivo decreto vengono indicati il rendimento minimo accoglibile e il rendimento massimo accoglibile - derivanti dai meccanismi di cui agli artt. 2 e 3 del presente decreto - e il rendimento medio ponderato di aggiudicazione, nonché il corrispondente prezzo medio ponderato.

In caso di emissioni di tranche successive alla prima, il decreto di cui al comma precedente riporterà altresì il prezzo medio ponderato determinato ai fini fiscali, ai sensi dell'art. 17 del presente decreto.

Art. 5.

I BOT sono sottoscritti per un importo minimo di mille euro e, ai sensi dell'art. 39 del decreto legislativo n. 213 del 24 giugno 1998, gli importi sottoscritti sono rappresentati da iscrizioni contabili a favore degli aventi diritto.

La Banca d'Italia provvede a inserire in via automatica le partite dei BOT sottoscritti in asta da regolare nel ser-

vizio di compensazione e liquidazione avente a oggetto strumenti finanziari con valuta pari a quella di regolamento. L'operatore partecipante all'asta, al fine di regolare i BOT assegnati, può avvalersi di un altro intermediario da comunicare alla Banca d'Italia, in base alla normativa e alle modalità dalla stessa stabilite.

Sulla base delle assegnazioni, gli intermediari aggiudicatari accreditano i relativi importi sui conti intrattenuti con i sottoscrittori.

Art. 6.

In deroga al disposto del sopramenzionato art. 548 del Regolamento di contabilità generale dello Stato, la durata dei BOT può essere espressa in «giorni».

Il computo dei giorni ai fini della determinazione della scadenza decorre dal giorno successivo a quello del regolamento dei BOT.

Art. 7.

Possono partecipare alle aste come operatori i soggetti appresso indicati che siano abilitati allo svolgimento di almeno uno dei servizi di investimento in base all'art. 1, comma 5, del decreto legislativo 24 febbraio 1998, n. 58, citato nelle premesse:

a) le banche italiane comunitarie ed extracomunitarie di cui all'art. 1, comma 2, lettere *a)*, *b)* e *c)* del decreto legislativo 1° settembre 1993, n. 385 (Testo Unico delle leggi in materia bancaria e creditizia), iscritte nell'albo istituito presso la Banca d'Italia in base all'art. 13, comma 1, dello stesso decreto legislativo;

le banche comunitarie possono partecipare all'asta anche in quanto esercitino le attività di cui all'art. 16 del citato decreto legislativo n. 385 del 1993 senza stabilimento di succursali nel territorio della Repubblica, purché risultino curati gli adempimenti previsti al comma 3 dello stesso art. 16;

le banche extracomunitarie possono partecipare all'asta anche in quanto esercitino le attività di intermediazione mobiliare senza stabilimento di succursali previa autorizzazione della Banca d'Italia rilasciata d'intesa con la CONSOB ai sensi del citato art. 16, comma 4;

b) le società di intermediazione mobiliare e le imprese di investimento extracomunitarie di cui all'art. 1, comma 1, lettere *e)* e *g)* del menzionato decreto legislativo n. 58 del 1998, iscritte all'albo istituito presso la CONSOB, come stabilito all'art. 20, comma 1, ovvero le imprese di investimento comunitarie di cui all'art. 1, comma 1, lettera *f)*, dello stesso decreto, iscritte nell'apposito elenco allegato a detto albo.

Alla Banca d'Italia, quale gerente il servizio di tesoreria provinciale dello Stato, viene affidata l'esecuzione delle operazioni.

La Banca d'Italia è autorizzata a stipulare apposite convenzioni con gli operatori per regolare la partecipazione alle aste tramite la rete nazionale interbancaria.

Art. 8.

Le richieste di acquisto da parte degli operatori devono essere formulate in termini di rendimento. Tali rendimenti sono da considerare lordi ed espressi in regime di capitalizzazione semplice riferita all'anno di 360 giorni.

Le richieste degli operatori devono essere inviate tramite la rete nazionale interbancaria e devono contenere sia l'indicazione dell'importo dei BOT che si intende sottoscrivere sia il relativo rendimento. Non sono ammesse all'asta richieste senza indicazione del rendimento o che presentino un rendimento negativo o nullo.

I rendimenti indicati dagli operatori in sede d'asta, espressi in termini percentuali, possono variare di un millesimo di punto percentuale o multiplo di tale cifra.

L'importo di ciascuna richiesta non può essere inferiore a 1.500.000 euro di capitale nominale.

Le richieste di ciascun operatore che indichino un importo che superi, anche come somma complessiva di esse, quello offerto dal Tesoro sono prese in considerazione a partire da quella con il rendimento più basso e fino a concorrenza dell'importo offerto, salvo quanto stabilito agli artt. 2 e 3 del presente decreto.

Le richieste di importo non multiplo dell'importo minimo sottoscrivibile vengono arrotondate per difetto.

Eventuali offerte che presentino l'indicazione di titoli di scambio da versare in regolamento dei titoli in emissione non verranno prese in considerazione.

Art. 9.

Le richieste di ogni singolo operatore, da indirizzare alla Banca d'Italia, devono essere trasmesse utilizzando la rete nazionale interbancaria secondo le modalità tecniche stabilite dalla Banca d'Italia medesima.

Al fine di garantire l'integrità e la riservatezza dei dati trasmessi attraverso la rete nazionale interbancaria, sono scambiate chiavi bilaterali di autenticazione e crittografia tra operatori e Banca d'Italia.

Nell'impossibilità di immettere messaggi in rete a causa di malfunzionamento delle apparecchiature, le richieste di partecipazione all'asta debbono essere inviate mediante modulo da trasmettere via telefax, secondo quanto previsto dalle convenzioni di cui all'art. 7, ultimo comma, del presente decreto.

Art. 10.

Le richieste di acquisto dovranno pervenire alla Banca d'Italia entro e non oltre le ore 11 del giorno 27 dicembre 2012. Le richieste non pervenute entro tale termine non verranno prese in considerazione.

Eventuali richieste sostitutive di quelle corrispondenti già pervenute vengono prese in considerazione soltanto se giunte entro il termine di cui sopra.

Le richieste non possono essere più ritirate dopo il termine suddetto.

Art. 11.

Le operazioni d'asta vengono eseguite nei locali della Banca d'Italia, dopo la scadenza del termine di cui all'articolo precedente, in presenza di un rappresentante della Banca medesima e con l'intervento, anche tramite sistemi di comunicazione telematica, di un rappresentante del

Ministero dell'economia e delle finanze, che ha funzioni di ufficiale rogante e redige apposito verbale nel quale devono essere evidenziati, per ciascuna tranche, i rendimenti di aggiudicazione e l'ammontare dei relativi interessi, determinati dalla differenza tra 100 e i corrispondenti prezzi di aggiudicazione.

Art. 12.

Le sezioni di tesoreria dello Stato sono autorizzate a contabilizzare l'importo degli interessi in apposito unico documento riassuntivo per ciascuna tranche emessa e rilasciano - nello stesso giorno fissato per l'emissione dei BOT dal presente decreto - quietanze d'entrata per l'importo nominale emesso.

La spesa per interessi graverà sul capitolo 2215 (unità di voto 26.1) dello stato di previsione della spesa del Ministero dell'economia e delle finanze dell'esercizio finanziario 2013.

Art. 13.

L'assegnazione dei BOT è effettuata al rendimento rispettivamente indicato da ciascun operatore partecipante all'asta, che può presentare fino a cinque richieste ciascuna a un rendimento diverso.

Art. 14.

L'aggiudicazione dei BOT viene effettuata seguendo l'ordine crescente dei rendimenti offerti dagli operatori, fino a concorrenza dell'importo offerto, salvo quanto specificato agli artt. 2 e 3 del presente decreto.

Nel caso in cui le richieste formulate al rendimento massimo accolto non possano essere totalmente soddisfatte, si procede al riparto pro-quota.

Le richieste risultate aggiudicate vengono regolate ai prezzi corrispondenti ai rendimenti indicati dagli operatori.

Art. 15.

Ultimate le operazioni di assegnazione, ha inizio il collocamento supplementare di detti titoli semestrali riservato agli specialisti, di cui all'art. 1, per un importo di norma pari al 15% dell'ammontare nominale offerto nell'asta ordinaria, determinato con le modalità di cui al successivo art. 16. Tale tranche è riservata agli operatori «specialisti in titoli di Stato» che hanno partecipato all'asta della tranche ordinaria con almeno una richiesta effettuata a un rendimento non superiore al rendimento massimo accoglibile di cui all'art. 3 del presente decreto. Questi possono partecipare al collocamento supplementare inoltrando le domande di sottoscrizione fino alle ore 15.30 del giorno 28 dicembre 2012.

Le offerte non pervenute entro tale termine non verranno prese in considerazione.

Il collocamento supplementare ha luogo al rendimento medio ponderato di aggiudicazione dell'asta della tranche ordinaria; eventuali richieste formulate ad un rendimento diverso vengono aggiudicate al descritto rendimento medio ponderato.

Ai fini dell'assegnazione valgono, in quanto applicabili, le disposizioni di cui agli artt. 5 e 11. La richiesta di ciascuno «specialista» dovrà essere presentata secondo le modalità degli artt. 9 e 10 e deve contenere l'indicazione dell'importo dei titoli che si intende sottoscrivere.

Ciascuna richiesta non può essere inferiore ad 1.500.000 euro; eventuali richieste di importo inferiore non vengono prese in considerazione.

Ciascuna richiesta non può superare l'intero importo offerto nel collocamento supplementare; eventuali richieste di ammontare superiore sono accettate fino al limite dell'importo offerto nel collocamento supplementare stesso.

Le richieste di importo non multiplo dell'importo minimo sottoscrivibile vengono arrotondate per difetto.

Eventuali offerte che presentino l'indicazione di titoli di scambio da versare in regolamento dei titoli in emissione non verranno prese in considerazione.

Art. 16.

L'importo spettante di diritto a ciascuno specialista nel collocamento supplementare è così determinato:

a) per un importo di norma pari al 10% dell'ammontare nominale offerto nell'asta ordinaria, è pari al rapporto fra il valore dei titoli di cui lo specialista è risultato aggiudicatario nelle ultime tre aste ordinarie dei BOT semestrali, ivi compresa quella ordinaria immediatamente precedente alla riapertura stessa, e il totale assegnato nelle medesime aste agli stessi specialisti ammessi a partecipare al collocamento supplementare; non concorrono alla determinazione dell'importo spettante a ciascuno specialista gli importi assegnati secondo le modalità di cui all'art. 2 del presente decreto;

b) per un importo ulteriore pari al 5% dell'ammontare nominale offerto nell'asta ordinaria, è attribuito in base alla valutazione, effettuata dal Tesoro, della performance relativa agli specialisti medesimi, rilevata trimestralmente sulle sedi di negoziazione all'ingrosso selezionate ai sensi dell'art. 23, commi 10, 11, 13 e 14, e dell'art. 28, comma 2, del decreto ministeriale n. 216 del 22 dicembre 2009 citato nelle premesse; tale valutazione viene comunicata alla Banca d'Italia e agli specialisti stessi.

L'importo di cui alla precedente lettera *a)*, di norma pari al 10% dell'ammontare nominale offerto nell'asta ordinaria, può essere modificato dal Tesoro con un comunicato stampa successivo alla chiusura della procedura d'asta ordinaria.

Le richieste sono soddisfatte assegnando prioritariamente a ciascuno specialista il minore tra l'importo richiesto e quello spettante di diritto. Qualora uno o più specialisti dovessero presentare richieste inferiori a quelle loro spettanti di diritto, ovvero non abbiano effettuato alcuna richiesta, la differenza viene assegnata agli operatori che abbiano presentato richieste superiori a quelle spettanti di diritto. L'assegnazione viene effettuata in base alle quote di cui alle precedenti lettere *a)* e *b)*.

Il regolamento dei titoli sottoscritti nel collocamento supplementare viene effettuato dagli operatori assegnatari nello stesso giorno di regolamento dei titoli assegnati nell'asta ordinaria indicato nell'art. 1, comma 1 del presente decreto.

Art. 17.

L'ammontare degli interessi derivanti dai BOT è corrisposto anticipatamente ed è determinato, ai soli fini fiscali, con riferimento al prezzo medio ponderato - espresso con arrotondamento al terzo decimale - corrispondente al rendimento medio ponderato della prima tranche.

Ferme restando le disposizioni vigenti relative alle esenzioni fiscali in materia di debito pubblico, ai BOT emessi con il presente decreto si applicano le disposizioni di cui al decreto legislativo 1° aprile 1996, n. 239, e successive modifiche ed integrazioni e al decreto legislativo 21 novembre 1997, n. 461, e successive modifiche ed integrazioni.

Il presente decreto verrà inviato all'Ufficio Centrale del Bilancio e sarà pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana.

Roma, 21 dicembre 2012

p. Il direttore generale: CANNATA

12A13616

MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

DECRETO 6 dicembre 2012.

Direttive e calendario per le limitazioni alla circolazione stradale fuori dai centri abitati per l'anno 2013.

IL MINISTRO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

Visto l'art. 6, comma 1, del nuovo codice della strada, approvato con decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni;

Viste le relative disposizioni attuative contenute nell'art. 7 del regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo codice della strada, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, e successive modificazioni, che disciplina le limitazioni alla circolazione sulle strade fuori dai centri abitati in particolari giorni e per particolari veicoli;

Considerato che, al fine di garantire in via prioritaria migliori condizioni di sicurezza nella circolazione stradale, nei periodi di maggiore intensità della stessa, si rende necessario limitare la circolazione, fuori dai centri abitati, dei veicoli e dei complessi di veicoli per il trasporto di cose, aventi massa complessiva massima autorizzata superiore a 7,5 t;

Considerato che, per le stesse motivazioni, si rende necessario limitare la circolazione dei veicoli eccezionali e di quelli adibiti a trasporti eccezionali nonché dei veicoli che trasportano merci pericolose ai sensi dell'art. 168, commi 1 e 4, del nuovo codice della strada;

Decreta:

Art. 1.

1. Si dispone di vietare la circolazione, fuori dai centri abitati, ai veicoli ed ai complessi di veicoli, per il trasporto di cose, di massa complessiva massima autorizzata superiore a 7,5 t, nei giorni festivi e negli altri particolari giorni dell'anno 2013 di seguito elencati:

a) tutte le domeniche dei mesi di gennaio, febbraio, marzo, aprile, maggio, ottobre, novembre e dicembre, dalle ore 08,00 alle ore 22,00;

b) tutte le domeniche dei mesi di giugno, luglio, agosto e settembre, dalle ore 07,00 alle ore 24,00;

c) dalle ore 08,00 alle ore 22,00 del 1° gennaio;

d) dalle ore 14,00 alle ore 22,00 del 29 marzo;

e) dalle ore 08,00 alle ore 16,00 del 30 marzo;

f) dalle ore 08,00 alle ore 22,00 del 1 aprile;

g) dalle ore 08,00 alle ore 14,00 del 2 aprile;

h) dalle ore 08,00 alle ore 22,00 del 25 aprile;

i) dalle ore 08,00 alle ore 22,00 del 1° maggio;

j) dalle ore 07,00 alle ore 23,00 del 6 luglio;

k) dalle ore 07,00 alle ore 23,00 del 13 luglio;

l) dalle ore 07,00 alle ore 23,00 del 20 luglio;

m) dalle ore 07,00 alle ore 23,00 del 27 luglio;

n) dalle ore 16,00 del 2 agosto alle ore 23,00 del 3 agosto;

o) dalle ore 14,00 alle ore 23,00 del 9 agosto;

p) dalle ore 07,00 alle ore 23,00 del 10 agosto;

q) dalle ore 07,00 alle ore 23,00 del 15 agosto;

r) dalle ore 07,00 alle ore 23,00 del 17 agosto;

s) dalle ore 07,00 alle ore 23,00 del 24 agosto;

t) dalle ore 07,00 alle ore 23,00 del 31 agosto;

u) dalle ore 16,00 alle ore 22,00 del 31 ottobre;

v) dalle ore 08,00 alle ore 22,00 del 1° novembre;

w) dalle ore 16,00 alle ore 22,00 del 20 dicembre;

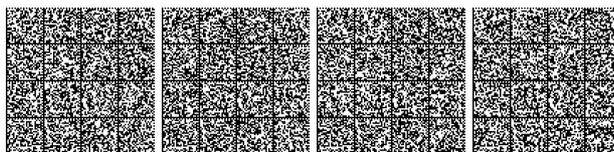
x) dalle ore 08,00 alle ore 14,00 del 21 dicembre;

y) dalle ore 08,00 alle ore 22,00 del 25 dicembre;

z) dalle ore 08,00 alle ore 22,00 del 26 dicembre.

2. Per i complessi di veicoli costituiti da un trattore ed un semirimorchio, nel caso in cui circoli su strada il solo trattore, il limite di massa di cui al comma precedente deve essere riferito unicamente al trattore medesimo; la massa del trattore, nel caso in cui quest' ultimo non sia atto al carico, coincide con la tara dello stesso, come risultante dalla carta di circolazione. Tale limitazione non si applica se il trattore circola isolato e sia stato precedentemente sganciato dal semirimorchio in sede di riconsegna per la prosecuzione del trasporto della merce attraverso il sistema intermodale, purché munito di idonea documentazione attestante l'avvenuta riconsegna.

Art. 2.

1. Per i veicoli provenienti dall'estero e dalla Sardegna, muniti di idonea documentazione attestante l'origine del viaggio e di destinazione del carico, l'orario di inizio del

divieto è posticipato di ore quattro. Limitatamente ai veicoli provenienti dall'estero con un solo conducente è consentito, qualora il periodo di riposo giornaliero — come previsto dalle norme del regolamento CE n. 561/2006 — cada in coincidenza del posticipo di cui al presente comma, di usufruire — con decorrenza dal termine del periodo di riposo — di un posticipo di ore quattro.

2. Per i veicoli diretti all'estero, muniti di idonea documentazione attestante la destinazione del carico, l'orario di termine del divieto è anticipato di ore due; per i veicoli diretti in Sardegna muniti di idonea documentazione attestante la destinazione del viaggio, l'orario di termine del divieto è anticipato di ore quattro.

3. Tale anticipazione è estesa a ore quattro anche per i veicoli diretti agli interporti di rilevanza nazionale o comunque collocati in posizione strategica ai fini dei collegamenti attraverso i valichi alpini (Bologna, Padova, Verona Q. Europa, Torino-Orbassano, Rivalta Scrivia, Trento, Novara, Domodossola e Parma Fontevivo), ai terminals intermodali di Busto Arsizio, Milano Rogoredo e Milano smistamento, agli aeroporti per l'esecuzione di un trasporto a mezzo cargo aereo, e che trasportano merci destinate all'estero. La stessa anticipazione si applica anche nel caso di veicoli che trasportano unità di carico vuote (container, cassa mobile, semirimorchio) destinate tramite gli stessi interporti, terminals intermodali ed aeroporti, all'estero, nonché ai complessi veicolari scarichi, che siano diretti agli interporti e ai terminals intermodali per essere caricati sul treno. Detti veicoli devono essere muniti di idonea documentazione (ordine di spedizione) attestante la destinazione delle merci. Analoga anticipazione è accordata ai veicoli impiegati in trasporti combinati strada-rotaia, (combinato ferroviario) o strada-mare (combinato marittimo), purché muniti di idonea documentazione attestante la destinazione del viaggio e di lettera di prenotazione (prenotazione) o titolo di viaggio (biglietto) per l'imbarco, e che rientrino nella definizione e nell'ambito applicativo dell'art. 1 del decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione 15 febbraio 2001.

4. Per i veicoli che circolano in Sardegna, provenienti dalla rimanente parte del territorio nazionale, purché muniti di idonea documentazione attestante l'origine del viaggio, l'orario di inizio del divieto è posticipato di ore quattro. Al fine di favorire l'intermodalità del trasporto, la stessa deroga oraria è accordata ai veicoli che circolano in Sicilia, provenienti dalla rimanente parte del territorio nazionale che si avvalgono di traghettamento, ad eccezione di quello proveniente dalla Calabria attraverso i porti di Reggio Calabria e Villa San Giovanni, purché muniti di idonea documentazione attestante l'origine del viaggio.

5. Per i veicoli che circolano in Sardegna, diretti ai porti dell'isola per imbarcarsi sui traghetti diretti verso la rimanente parte del territorio nazionale, per i veicoli che circolano in Sicilia, diretti verso la rimanente parte del territorio nazionale che si avvalgono di traghettamento, ad eccezione di quelli diretti alla Calabria attraverso i porti di Reggio Calabria e Villa San Giovanni, e per i veicoli impiegati in trasporti combinati strada-mare, diretti ai porti per utilizzare le tratte marittime di cui all'art. 1 del decreto del Ministro dei trasporti 31 gennaio 2007, e successive modifiche ed integrazioni, che rientrano nel campo di applicazione del decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione 15 febbraio 2001 (trasporto combinato), purché muniti di idonea documentazione attestante la destinazione del viaggio e di lettera di prenotazione (prenotazione) o titolo di viaggio (biglietto) per l'imbarco, il divieto di cui all'art. 1 non trova applicazione.

6. Salvo quanto disposto dai commi 4 e 5, per tenere conto delle difficoltà di circolazione in presenza dei cantieri per l'ammodernamento dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria, nonché di quelle connesse con le operazioni di traghettamento, da e per la Calabria attraverso i porti di Reggio Calabria e Villa San Giovanni, per i veicoli provenienti o diretti in Sicilia, purché muniti di idonea documentazione attestante l'origine e la destinazione del viaggio, l'orario di inizio del divieto è posticipato di ore 2 e l'orario di termine del divieto è anticipato di 2 ore.

7. Ai fini dell'applicazione dei precedenti commi, i veicoli provenienti dagli Stati esteri, Repubblica di San Marino e Città del Vaticano, o diretti negli stessi, sono assimilati ai veicoli provenienti o diretti all'interno del territorio nazionale.

8. Le disposizioni riportate nei precedenti commi si applicano anche per i veicoli eccezionali e per i trasporti in condizione di eccezionalità, salvo diverse prescrizioni eventualmente imposte nelle autorizzazioni rilasciate ai sensi dell'art. 10, comma 6, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni.

Art. 3.

1. Il divieto di cui all'art. 1 non trova applicazione per i veicoli e per i complessi di veicoli, di seguito elencati, anche se circolano scarichi:

a) adibiti a pubblico servizio per interventi urgenti e di emergenza, o che trasportano materiali ed attrezzi a tal fine occorrenti (Vigili del fuoco, Protezione civile, etc.);

b) militari o con targa CRI (Croce rossa italiana), per comprovate necessità di servizio, e delle forze di polizia;

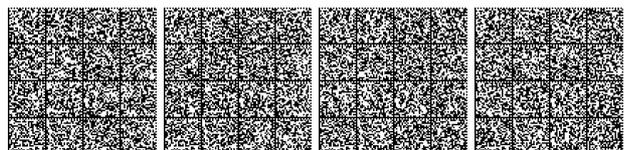
c) utilizzati dagli enti proprietari o concessionari di strade per motivi urgenti di servizio;

d) delle amministrazioni comunali contrassegnati con la dicitura «Servizio nettezza urbana» nonché quelli che, per conto delle amministrazioni comunali, effettuano il servizio «smaltimento rifiuti», purché muniti di apposita documentazione rilasciata dall'amministrazione comunale;

e) appartenenti al Dipartimento per le comunicazioni del Ministero dello sviluppo economico o alle Poste Italiane S.p.a., purché contrassegnati con l'emblema «PT» o con l'emblema «Poste Italiane», nonché quelli di supporto, purché muniti di apposita documentazione rilasciata dall'amministrazione delle poste e telecomunicazioni, anche estera, nonché quelli adibiti esclusivamente ai servizi postali, ai sensi del decreto legislativo 22 luglio 1999, n. 261, in possesso di licenze e autorizzazioni rilasciate dal medesimo Dipartimento;

f) del servizio radiotelevisivo, esclusivamente per urgenti e comprovate ragioni di servizio;

g) adibiti al trasporto di carburanti o combustibili, liquidi o gassosi, destinati alla distribuzione e consumo;

h) adibiti al trasporto esclusivamente di animali destinati a gareggiare in manifestazioni agonistiche autorizzate, da effettuarsi od effettuate nelle quarantotto ore;

i) adibiti esclusivamente al servizio di ristoro a bordo degli aeromobili o che trasportano motori e parti di ricambio di aeromobili;

l) adibiti al trasporto di forniture di viveri o di altri servizi indispensabili destinati alla marina mercantile, purché muniti di idonea documentazione;

m) adibiti esclusivamente al trasporto di:

m1) giornali, quotidiani e periodici;

m2) prodotti per uso medico;

m3) latte, escluso quello a lunga conservazione, o di liquidi alimentari, purché, in quest'ultimo caso, gli stessi trasportino latte o siano diretti al caricamento dello stesso. Detti veicoli devono essere muniti di cartelli indicatori di colore verde delle dimensioni di 0,50 m di base e 0,40 m di altezza, con impressa in nero la lettera «d» minuscola di altezza pari a 0,20 m, fissati in modo ben visibile su ciascuna delle fiancate e sul retro;

n) classificati macchine agricole ai sensi dell'art. 57 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 e successive modificazioni, adibite al trasporto di cose, che circolano su strade non comprese nella rete stradale di interesse nazionale di cui al decreto legislativo 29 ottobre 1999, n. 461;

o) costituiti da autocisterne adibite al trasporto di acqua per uso domestico;

p) adibiti allo spurgo di pozzi neri o condotti fognari;

q) per il trasporto esclusivo di derrate alimentari deperibili in regime ATP;

r) per il trasporto di prodotti deperibili, quali frutta e ortaggi freschi, carni e pesci freschi, fiori recisi, animali vivi destinati alla macellazione o provenienti dall'estero, nonché i sottoprodotti derivati dalla macellazione degli stessi, pulcini destinati all'allevamento, latticini freschi, derivati del latte freschi e semi vitali. Detti veicoli devono essere muniti di cartelli indicatori di colore verde delle dimensioni di 0,50 m di base e 0,40 di altezza, con impressa in nero la lettera «d» minuscola di altezza pari a 0,20 m fissati in modo ben visibile su ciascuna delle fiancate e sul retro.

2. Il divieto di cui all'art. 1 non trova applicazione altresì:

a) per i veicoli prenotati per ottemperare all'obbligo di revisione, limitatamente alle giornate di sabato, purché il veicolo sia munito del foglio di prenotazione e solo per il percorso più breve tra la sede dell'impresa intestataria del veicolo e il luogo di svolgimento delle operazioni di revisione, escludendo dal percorso tratti autostradali;

b) per i veicoli che compiono percorso per il rientro alla sede dell'impresa intestataria degli stessi, purché tali veicoli non si trovino ad una distanza superiore a 50 km dalla sede a decorrere dall'orario di inizio del divieto e non percorrano tratti autostradali;

c) per i trattori isolati per il solo percorso per il rientro presso la sede dell'impresa intestataria del veicolo, limitatamente ai trattori impiegati per il trasporto combinato di cui all'art. 2, comma 3, ultimo periodo.

Art. 4.

1. Dal divieto di cui all'art. 1 sono esclusi, purché muniti di autorizzazione prefettizia:

a) i veicoli adibiti al trasporto di prodotti diversi da quelli di cui all'art. 3, lettera *r)*, che, per la loro intrinseca natura o per fattori climatici e stagionali, sono soggetti ad un rapido deperimento e che pertanto necessitano di un tempestivo trasferimento dai luoghi di produzione a quelli di deposito o vendita, nonché i veicoli ed i complessi di veicoli adibiti al trasporto di prodotti destinati all'alimentazione degli animali;

b) i veicoli ed i complessi di veicoli, classificati macchine agricole, destinati al trasporto di cose, che circolano su strade comprese nella rete stradale di interesse nazionale di cui al decreto legislativo 29 ottobre 1999, n. 461;

c) i veicoli adibiti al trasporto di cose, per casi di assoluta e comprovata necessità ed urgenza, ivi compresi quelli impiegati per esigenze legate a cicli continui di produzione industriale, a condizione che tali esigenze siano riferibili a situazioni eccezionali debitamente documentate, temporalmente limitate e quantitativamente definite.

2. I veicoli di cui ai punti *a)* e *c)* del comma 1 autorizzati alla circolazione in deroga, devono altresì essere muniti di cartelli indicatori di colore verde, delle dimensioni di 0,50 m di base e 0,40 m di altezza, con impressa in nero la lettera «a» minuscola di altezza pari a 0,20 m, fissati in modo ben visibile su ciascuna delle fiancate e sul retro.

Art. 5.

1. Per i veicoli di cui al punto *a)*, del comma 1, dell'art. 4, le richieste di autorizzazione a circolare in deroga devono essere inoltrate, almeno dieci giorni prima della data in cui si chiede di poter circolare, di norma alla prefettura-ufficio territoriale del Governo della provincia di partenza, che, accertata la reale rispondenza di quanto richiesto ai requisiti di cui al punto *a)*, del comma 1, dell'art. 4, ove non sussistano motivazioni contrarie, rilascia il provvedimento autorizzativo sul quale sarà indicato:

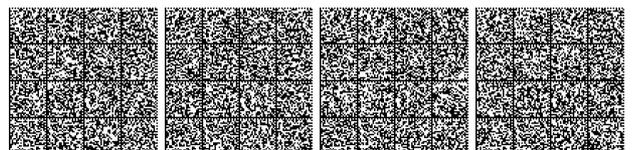
a) l'arco temporale di validità, non superiore a sei mesi;

b) la targa del veicolo autorizzato alla circolazione; possono essere indicate le targhe di più veicoli se connessi alla stessa necessità;

c) le località di partenza e di arrivo, nonché i percorsi consentiti in base alle situazioni di traffico. Se l'autorizzazione investe solo l'ambito di una provincia può essere indicata l'area territoriale ove è consentita la circolazione, specificando le eventuali strade sulle quali permanga il divieto;

d) il prodotto o i prodotti per il trasporto dei quali è consentita la circolazione;

e) la specifica che il provvedimento autorizzativo è valido solo per il trasporto dei prodotti indicati nella richiesta e che sul veicolo devono essere fissati cartelli indicatori con le caratteristiche e modalità già specificate all'art. 4, comma 2.

2. Per i veicoli e complessi di veicoli di cui al punto *b)*, del comma 1, dell'art. 4, le richieste di autorizzazione a circolare in deroga devono essere inoltrate, almeno dieci giorni prima della data in cui si chiede di poter circolare,

alla prefettura-ufficio territoriale del Governo della provincia interessata che rilascia il provvedimento autorizzativo sul quale sarà indicato:

a) l'arco temporale di validità, corrispondente alla durata della campagna di produzione agricola che in casi particolari può essere esteso all'intero anno solare;

b) le targhe dei veicoli singoli o che costituiscono complessi di veicoli, con l'indicazione delle diverse tipologie di attrezzature di tipo portato o semiportato, autorizzati a circolare;

c) l'area territoriale ove è consentita la circolazione specificando le eventuali strade sulle quali permanga il divieto.

3. Per le autorizzazioni di cui al punto *a)*, del comma 1, dell'art. 4, nel caso in cui sia comprovata la continuità dell'esigenza di effettuare, da parte dello stesso soggetto, più viaggi in regime di deroga e la costanza della tipologia dei prodotti trasportati, è ammessa la facoltà, da parte della prefettura-ufficio territoriale del Governo, di rinnovare, anche più di una volta ed in ogni caso non oltre il termine dell'anno solare, l'autorizzazione concessa, mediante l'apposizione di un visto di convalida, a seguito di richiesta inoltrata da parte del soggetto interessato.

Art. 6.

1. Per i veicoli di cui al punto *c)*, del comma 1, dell'art. 4, le richieste di autorizzazione a circolare in deroga devono essere inoltrate, in tempo utile, di norma alla prefettura-ufficio territoriale del Governo della provincia di partenza, che, valutate le necessità e le urgenze prospettate, in relazione alle condizioni locali e generali della circolazione, può rilasciare il provvedimento autorizzativo sul quale sarà indicato:

a) il giorno di validità; l'estensione a più giorni è ammessa solo in relazione alla lunghezza del percorso da effettuare;

b) la targa del veicolo autorizzato; l'estensione a più targhe è ammessa solo in relazione alla necessità di suddividere il trasporto in più parti;

c) le località di partenza e di arrivo, nonché il percorso consentito in base alle situazioni di traffico;

d) il prodotto oggetto del trasporto;

e) la specifica che il provvedimento autorizzativo è valido solo per il trasporto di quanto richiesto e che sul veicolo devono essere fissati cartelli indicatori, con le caratteristiche e le modalità già specificate all'art. 4, comma 2.

2. Per le autorizzazioni di cui all'art. 4, comma 1, punto *c)*, relative ai veicoli da impiegarsi per esigenze legate a cicli continui di produzione, la prefettura-ufficio territoriale del Governo competente, dovrà esaminare e valutare l'indispensabilità della richiesta, sulla base di specifica documentazione che comprovi la necessità, da parte dell'azienda di produzione, per motivi contingenti, di effettuare la lavorazione a ciclo continuo anche nei giorni festivi. Per le medesime autorizzazioni, limitatamente ai veicoli utilizzati per lo svolgimento di fiere e mercati ed ai veicoli adibiti al trasporto di attrezzature per spettacoli, nel caso in cui sussista, da parte dello stesso soggetto, l'esigenza di effettuare più viaggi in regime di deroga per la stessa tipologia dei prodotti trasportati, le prefetture-uffici territoriali del Governo, ove non sussistono motivazioni contrarie, rilasciano un'unica autorizzazione di validità temporale non superiore a quattro mesi, sulla quale possono essere diversificate, per ogni giornata in cui è ammessa la circolazione in deroga, la targa dei veicoli autorizzati, il percorso consentito, le eventuali prescrizioni. Nel caso di veicoli adibiti al trasporto di attrezzature per spettacoli dal vivo l'autorizzazione può essere rilasciata anche dalla prefettura-ufficio territoriale del Governo nel cui territorio di competenza si svolge lo spettacolo, previo benestare della prefettura-ufficio territoriale del Governo nel cui territorio di competenza ha inizio il viaggio.

Art. 7.

1. L'autorizzazione alla circolazione in deroga, di cui all'art. 4, può essere rilasciata anche dalla prefettura-ufficio territoriale del Governo nel cui territorio di competenza ha sede l'impresa che esegue il trasporto o che è comunque interessata all'esecuzione del trasporto. In tal caso la prefettura-ufficio territoriale del Governo nel cui territorio di competenza ha inizio il viaggio che viene effettuato in regime di deroga deve fornire il proprio preventivo benestare.

2. Per i veicoli provenienti dall'estero, la domanda di autorizzazione alla circolazione può essere presentata alla prefettura-ufficio territoriale del Governo della provincia di confine, dove ha inizio il viaggio in territorio italiano, anche dal committente o dal destinatario delle merci o da una agenzia di servizi a ciò delegata dagli interessati. In tali casi, per la concessione delle autorizzazioni i signori prefetti dovranno tenere conto, in particolare, oltre che dei comprovati motivi di urgenza e indifferibilità del trasporto, anche della distanza della località di arrivo, del tipo di percorso e della situazione dei servizi presso le località di confine.

3. Analogamente, per i veicoli provenienti o diretti in Sicilia, i signori prefetti dovranno tener conto, nel rilascio delle autorizzazioni di cui all'art. 4, comma 1, lettere *a)* e *c)*, anche delle difficoltà derivanti dalla specifica posizione geografica della Sicilia e in particolare dei tempi necessari per le operazioni di traghettamento.

4. Durante i periodi di divieto i prefetti nel cui territorio ricadano posti di confine potranno autorizzare, in via permanente, i veicoli provenienti dall'estero a raggiungere aree attrezzate per la sosta o autoporti, siti in prossimità della frontiera.

Art. 8.

1. Il calendario di cui all'art. 1 non si applica per i veicoli eccezionali e per i complessi di veicoli eccezionali:

a) adibiti a pubblico servizio per interventi urgenti e di emergenza, o che trasportano materiali ed attrezzi a tal fine occorrenti (Vigili del fuoco, Protezione civile, etc.);

b) militari, per comprovate necessità di servizio, e delle forze di polizia;

c) utilizzati dagli enti proprietari o concessionari di strade per motivi urgenti di servizio;

d) delle amministrazioni comunali contrassegnati con la dicitura «Servizio nettezza urbana» nonché quel-

li che per conto delle amministrazioni comunali effettuano il servizio «smaltimento rifiuti» purché muniti di apposita documentazione rilasciata dall'amministrazione comunale;

e) appartenenti al Dipartimento per le comunicazioni del Ministero dello sviluppo economico o alle Poste Italiane S.p.a., purché contrassegnati con l'emblema «PT» o con l'emblema «Poste Italiane», nonché quelli di supporto, purché muniti di apposita documentazione rilasciata dall'amministrazione delle poste e telecomunicazioni, anche estera; nonché quelli adibiti esclusivamente ai servizi postali, ai sensi del decreto legislativo 22 luglio 1999, n. 261, in possesso di licenze e autorizzazioni rilasciate dal medesimo Dipartimento;

f) del servizio radiotelevisivo, esclusivamente per urgenti e comprovate ragioni di servizio;

g) adibiti al trasporto di carburanti o combustibili liquidi o gassosi destinati alla distribuzione e consumo;

h) macchine agricole, eccezionali ai sensi dell'art. 104, comma 8, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, che circolano su strade non comprese nella rete stradale di interesse nazionale di cui al decreto legislativo 29 ottobre 1999, n. 461.

Art. 9.

1. Il trasporto delle merci pericolose comprese nella classe 1 della classifica di cui all'art. 168, comma 1, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, è vietato comunque, indipendentemente dalla massa complessiva massima del veicolo, oltreché nei giorni di calendario indicati all'art. 1, dal 31 maggio al 15 settembre compresi, dalle ore 18.00 di ogni venerdì alle ore 24.00 della domenica successiva.

2. Per tali trasporti non sono ammesse autorizzazioni prefettizie alla circolazione ad eccezione del trasporto di fuochi artificiali rientranti nella IV e V categoria, previste nell'allegato A al regolamento per l'esecuzione del testo unico 18 giugno 1931, n. 773, delle leggi di pubblica sicurezza, approvato con regio decreto 6 maggio 1940, n. 635, a condizione che lo stesso avvenga nel rispetto di tutte le normative vigenti, lungo gli itinerari e nei periodi temporali richiesti, previa verifica di compatibilità con le esigenze della sicurezza della circolazione stradale.

3. In deroga al divieto di cui al comma 1 possono altresì essere rilasciate autorizzazioni prefettizie per motivi di necessità ed urgenza, per la realizzazione di opere di interesse nazionale per le quali siano previsti tempi di esecuzione estremamente contenuti in modo tale da rendere indispensabile, sulla base di specifica documentazione rilasciata dal soggetto appaltante, la lavorazione a ciclo continuo anche nei giorni festivi. Dette autorizzazioni potranno essere rilasciate limitatamente a tratti stradali interessati da modesti volumi di traffico e di estensione limitata ai comuni limitrofi al cantiere interessato, ed in assenza di situazioni che possano costituire potenziale pericolo in dipendenza della circolazione dei veicoli. Nelle stesse autorizzazioni saranno indicati gli itinerari, gli orari e le modalità che gli stessi Prefetti riterranno necessari ed opportuni nel rispetto delle esigenze di massima sicurezza del trasporto e della circolazione stradale. Dovranno essere in ogni caso esclusi i giorni nei quali si ritiene prevedibile la massima affluenza di traffico veicolare turistico nella zona interessata dalla deroga.

Art. 10.

1. Le autorizzazioni prefettizie alla circolazione sono estendibili: ai veicoli che circolano scarichi, unicamente nel caso in cui tale circostanza si verifichi nell'ambito di un ciclo lavorativo che comprenda la fase del trasporto e che deve ripetersi nel corso della stessa giornata lavorativa.

Art. 11.

1. Le prefetture-uffici territoriali del Governo attueranno, ai sensi dell'art. 6, comma 1, del nuovo codice della strada, approvato con decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, le direttive contenute nel presente decreto e provvederanno a darne conoscenza alle amministrazioni regionali, provinciali e comunali, nonché ad ogni altro ente od associazione interessati.

2. Ai fini statistici e per lo studio del fenomeno, le prefetture-uffici territoriali del Governo comunicano, con cadenza semestrale, ai Ministeri dell'interno e delle infrastrutture e dei trasporti, i provvedimenti adottati ai sensi dell'art. 4 del presente decreto.

3. Entro quattro mesi dalla data di entrata in vigore delle disposizioni del presente decreto, sarà verificata, la possibilità di apportare modifiche e integrazioni finalizzate a contemperare il raggiungimento di maggiori livelli di sicurezza stradale con l'esigenza di garantire la circolazione di veicoli adibiti a specifici trasporti o per fronteggiare eventuali situazioni di emergenza.

Il presente decreto sarà pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana.

Roma, 6 dicembre 2012

Il Vice Ministro: CIACCIA

Registrato alla Corte dei conti il 13 dicembre 2012
Ufficio controllo atti Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e del Ministero dell'ambiente, della tutela del territorio e del mare, registro n. 15, foglio n. 47

12A13364

MINISTERO DELLE POLITICHE AGRICOLE ALIMENTARI E FORESTALI

DECRETO 4 dicembre 2012.

Iscrizione di varietà di frumento tenero al relativo registro nazionale.

IL DIRETTORE GENERALE
DELLO SVILUPPO RURALE

Vista la legge 25 novembre 1971, n. 1096, che disciplina l'attività sementiera ed in particolare gli articoli 19 e 24 che prevedono l'istituzione obbligatoria, per ciascuna specie di coltura, dei registri di varietà aventi lo scopo di permettere l'identificazione delle varietà stesse;

Visto il decreto del Presidente della Repubblica 24 novembre 1972, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana n. 44 del 17 febbraio 1973, con il quale sono stati istituiti i registri di varietà di cereali, patata, specie oleaginose e da fibra;

Visto il decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, relativo alle norme generali sull'ordinamento del lavoro alle dipendenze delle amministrazioni pubbliche, in particolare l'art. 4, commi 1 e 2 e l'art. 16, comma 1;

Visto il decreto legislativo 30 luglio 1999, n. 300, di riforma dell'organizzazione di governo a norma dell'art. 11 della legge 15 marzo1997, n. 59;

Visto il decreto del Presidente della Repubblica del 22 luglio 2009, n. 129, concernente il Regolamento di organizzazione del Ministero delle politiche agricole alimentari e forestali;

Visto il decreto del Presidente della Repubblica 14 febbraio 2012, n. 41, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana n. 89 del 16 aprile 2012, concernente il regolamento di organizzazione del Ministero delle politiche agricole alimentari e forestali;

Visto il decreto del Ministro delle Politiche agricole alimentari e forestali n. 12081, del 2 agosto 2012, registrato alla Corte dei Conti, recante individuazione degli Uffici dirigenziali di livello non generale;

Viste le proposte di denominazione avanzate dagli interessati;

Considerata conclusa la verifica delle denominazioni proposte in quanto pubblicate sul Bollettino delle varietà vegetali n. 4/2012 senza che siano pervenuti avvisi contrari all'uso di dette denominazioni;

Ritenuto di accogliere le proposte sopra menzionate;

Decreta:

Art. 1.

Ai sensi dell'art. 17 del decreto del Presidente della Repubblica dell' 8 ottobre 1973, n. 1065, sono iscritte nei registri delle varietà dei prodotti sementieri, fino alla fine del decimo anno civile successivo a quello della iscrizione medesima, le sotto elencate varietà, le cui descrizioni e i risultati delle prove eseguite sono depositati presso questo Ministero:

FRUMENTO TENERO		
Codice	Denominazione	Responsabile della conservazine in purezza
13747	Acapulco	Apsovsementi S.p.A. - Voghera (PV) e CO.NA. SE. Consorzio Nazionale Sementi S.r.l. - Conselice (RA)
13707	Annibale	Syngenta Seeds S.A.S. - Francia
13709	Camillo	S.I.S. Società Italiana Sementi S.p.A. - San Lazzaro di Savena (BO) e Syngenta Seeds S.A.S. - Francia
13778	Toskani	Momont-Hennette & Fils - Francia

Il presente decreto entrerà in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana.

Roma, 4 dicembre 2012

Il direttore generale: CACOPARDI

12A13355

DECRETI E DELIBERE DI ALTRE AUTORITÀ

COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

DELIBERA 3 agosto 2012.

Programma delle infrastrutture strategiche (legge n. 443/2001). Autostrada A12 Livorno - Civitavecchia. Tratta Tarquinia - San Pietro In Palazzi (Cecina) lotti 2, 3, 5A, 6B (CUP F36G05000260008). Approvazione progetto definitivo. (Delibera n. 85/2012).

IL COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

Vista la legge 21 dicembre 2001, n. 443, che, all'art. 1, ha stabilito che le infrastrutture pubbliche e private e gli insediamenti strategici e di preminente interesse nazionale, da realizzare per la modernizzazione e lo sviluppo del Paese, vengano individuati dal Governo attraverso un Programma formulato secondo i criteri e le indicazioni procedurali contenuti nello stesso articolo, demandando a questo Comitato di approvare, in sede di prima applicazione della legge, il suddetto Programma entro il 31 dicembre 2001;

Vista la legge 1° agosto 2002, n. 166, che all'art. 13 — oltre ad autorizzare limiti d'impegno quindicennali per la progettazione e la realizzazione delle opere incluse nel Programma approvato da questo Comitato — reca modifiche al menzionato art. 1 della legge n. 443/2001;

Visto il decreto del Presidente della Repubblica 8 giugno 2001, n. 327, recante il Testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di espropriazione per pubblica utilità, e successive modificazioni ed integrazioni;

Visto l'art. 11 della legge 16 gennaio 2003, n. 3, recante «Disposizioni ordinamentali in materia di pubblica amministrazione», secondo il quale, a decorrere dal 1° gennaio 2003, ogni progetto di investimento pubblico deve essere dotato di un Codice unico di progetto (CUP);

Visto il decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, concernente il «Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE», e successive modificazioni ed integrazioni, e visti in particolare:

la parte II, titolo III, capo IV, concernente «Lavori relativi a infrastrutture strategiche e insediamenti produttivi» e specificamente l'art. 163, che conferma la responsabilità dell'istruttoria e la funzione di supporto alle attività di questo Comitato al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, che può in proposito avvalersi di apposita «Struttura tecnica di missione», alla quale è demandata la responsabilità di assicurare la coerenza tra i contenuti della relazione istruttoria e la relativa documentazione a supporto;

l'art. 256 che ha abrogato il decreto legislativo 20 agosto 2002, n. 190, concernente l'«Attuazione della legge n. 443/2001 per la realizzazione delle infrastrutture e degli insediamenti produttivi strategici e di interesse nazionale», come modificato dal decreto legislativo 17 agosto 2005, n. 189;

Vista la legge 23 dicembre 2009, n. 191 (legge finanziaria 2010), che, all'art. 2, comma 202, ha disposto che gli schemi di convenzioni autostradali sottoscritti con ANAS sino alla data del 31 dicembre 2009 sono approvati *ope legis* «a condizione che i suddetti schemi recepiscano le prescrizioni richiamate dalle delibere CIPE di approvazione, ai fini dell'invarianza di effetti sulla finanza pubblica, fatti salvi gli schemi di convenzioni già approvati»;

Vista la legge 13 agosto 2010, n. 136, come modificata dal decreto-legge 12 novembre 2010, n. 187, convertito dalla legge 17 dicembre 2010, n. 217, concernente «Piano straordinario contro le mafie, nonché delega al Governo in materia di normativa antimafia», che, tra l'altro, definisce le sanzioni applicabili in caso di inosservanza degli obblighi previsti dalla legge stessa, tra cui la mancata apposizione del CUP sugli strumenti di pagamento;

Visto il decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, e recante «Disposizioni urgenti per la crescita, l'equità e il consolidamento dei conti pubblici», che, all'art. 43, definisce l'*iter* di approvazione per gli aggiornamenti o le revisioni delle convenzioni autostradali vigenti, laddove comportino variazioni o modificazioni al piano degli investimenti ovvero ad aspetti di carattere regolatorio a tutela della finanza pubblica;

Vista la delibera 21 dicembre 2001, n. 121 (*Gazzetta Ufficiale* n. 51/2002 - supplemento ordinario), con la quale questo Comitato, ai sensi del più volte richiamato art. 1 della legge n. 443/2001, ha approvato il 1° Programma delle opere strategiche, che all'allegato 1 include, tra i «Sistemi stradali e autostradali» del corridoio plurimodale tirrenico Nord-Europa, l'«Asse autostradale Cecina-Civitavecchia»;

Vista la delibera 27 dicembre 2002, n. 143 (*Gazzetta Ufficiale* n. 87/2003, errata corrige in *Gazzetta Ufficiale* n. 140/2003), con la quale questo Comitato ha definito il sistema per l'attribuzione del CUP, che deve essere richiesto dai soggetti responsabili di cui al punto 1.4 della delibera stessa;

Vista la delibera 25 luglio 2003, n. 63 (*Gazzetta Ufficiale* n. 248/2003), con la quale questo Comitato ha formulato, tra l'altro, indicazioni di ordine procedurale riguardo alle attività di supporto che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è chiamato a svolgere ai fini della vigilanza sull'esecuzione degli interventi inclusi nel 1° Programma delle infrastrutture strategiche;

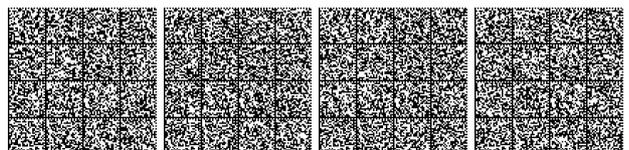
Vista la delibera 29 settembre 2004, n. 24 (*Gazzetta Ufficiale* n. 276/2004), con la quale questo Comitato ha stabilito che il CUP deve essere riportato su tutti i documenti amministrativi e contabili, cartacei ed informatici, relativi a progetti d'investimento pubblico, e deve essere utilizzato nelle banche dati dei vari sistemi informativi, comunque interessati ai suddetti progetti;

Vista la delibera 6 aprile 2006, n. 130 (*Gazzetta Ufficiale* n. 199/2006), con la quale questo Comitato, nel rivisitare il 1° Programma delle infrastrutture strategiche come ampliato con delibera 18 marzo 2005, n. 3 (*Gazzetta Ufficiale* n. 207/2005), conferma tra i «Sistemi stradali e autostradali» del corridoio plurimodale tirrenico Nord-Europa, l'«Asse autostradale Cecina-Civitavecchia»;

Vista la delibera 15 giugno 2007, n. 39 (*Gazzetta Ufficiale* n. 197/2007), con la quale questo Comitato ha approvato la «Direttiva in materia di regolazione economica del settore autostradale»;

Vista la delibera 18 dicembre 2008, n. 116 (*Gazzetta Ufficiale* n. 110/2009), con la quale questo Comitato ha approvato il progetto preliminare della tratta «Rosignano Marittimo-Civitavecchia» del predetto asse autostradale, individuando il Soggetto aggiudicatore in «ANAS S.p.a.» e disponendo al punto 1.2 la variante di tracciato prescritta dalla regione Lazio che prevede l'affiancamento dell'autostrada alla strada statale Aurelia al fine di ridurre al minimo l'occupazione di territorio;

Vista la delibera 3 dicembre 2009, n. 118 (*Gazzetta Ufficiale* n. 299/2009), con la quale questo Comitato ha approvato il progetto definitivo del 1° lotto «Rosignano Marittimo-San Pietro in Palazzi» della predetta tratta «Rosignano Marittimo-Civitavecchia»;

Vista la delibera 22 luglio 2010, n. 78 (*Gazzetta Ufficiale* n. 235/2010), con la quale questo Comitato ha preso atto dei contenuti dello schema di «Convenzione unica» siglata tra «ANAS S.p.a.» e «SAT p.A.» e ha formulato prescrizioni intese ad assicurare l'invarianza di effetti sulla finanza pubblica, tra cui che «entro tre mesi dalla sottoscrizione del testo convenzionale che recepisca le prescrizioni di questo Comitato di cui ai punti successivi, deve essere redatto un nuovo piano economico-finanziario, in sostituzione di quello allegato allo schema di convenzione unica all'esame, in modo da riportare un valore di subentro pressoché nullo, fermo restando che permane a carico del concedente la valutazione sull'attendibilità delle stime di traffico e sulla congruità del costo delle opere»;

Vista la delibera 18 novembre 2010, n. 89 (*Gazzetta Ufficiale* n. 16/2011), con la quale questo Comitato ha approvato il progetto definitivo della viabilità secondaria del 1° lotto «Rosignano Marittimo-San Pietro in Palazzi» della citata tratta «Rosignano Marittimo-Civitavecchia»;

Vista la delibera 18 novembre 2010, n. 81 (*Gazzetta Ufficiale* n. 95/2011), con cui questo Comitato ha espresso parere favorevole sull'8° allegato infrastrutture alla Decisione di finanza pubblica 2011-2013, che include, nella tabella 1 «Aggiornamento del Programma infrastrutture strategiche luglio 2010», l'«Asse autostradale Cecina-Civitavecchia»;

Vista la delibera 5 maggio 2011, n. 7 (*Gazzetta Ufficiale* n. 200/2011), con cui questo Comitato:

ha approvato il progetto definitivo del lotto 6A Tarquinia-Civitavecchia della tratta Rosignano Marittimo-Civitavecchia dell'autostrada A12 Livorno-Civitavecchia;

nel prendere atto che, in ottemperanza a quanto previsto dalla delibera n. 78/2010, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha acquisito il piano economico finanziario elaborato dalla concessionaria SAT dell'opera completa (per un costo di circa 2 miliardi di euro e un valore di subentro pressoché nullo), ha prescritto che lo stesso assicurasse che il progetto definitivo dell'intera opera fosse coerente con il valore del predetto piano economico finanziario, fermo restando il pressoché totale azzeramento del valore di subentro;

ha prescritto che, ai fini dell'approvazione del progetto definitivo dell'intera opera, il medesimo Ministero assicurasse sia la coerenza delle assunzioni del piano economico finanziario relativo all'intero tracciato con quelle del piano finanziario del lotto 6A, sia la conformità delle medesime assunzioni con le normali prassi di mercato, e che acquisisse il parere dell'Unità tecnica finanza di progetto sul piano economico finanziario dell'intera opera aggiornato alla luce delle predette verifiche;

Vista la delibera 3 agosto 2011, n. 58 (*Gazzetta Ufficiale* n. 3/2012), con la quale, ai sensi dell'art. 176, comma 3, lettera *e)*, del citato decreto legislativo n. 163/2006, come integrato dall'art. 3 del decreto legislativo 31 luglio 2007, n. 113, questo Comitato:

ha approvato l'aggiornamento delle linee guida predisposte dal Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle grandi opere — istituito con decreto 14 marzo 2003, emanato ai sensi dell'art. 15, comma 5, del decreto legislativo n. 190/2002 (ora art. 180, comma 2, del decreto legislativo n. 163/2006) — per definire i contenuti degli accordi che il soggetto aggiudicatore di una infrastruttura strategica deve stipulare con gli organi competenti in materia di sicurezza, nonché di prevenzione e repressione della criminalità;

ha stabilito che qualora questo Comitato abbia già proceduto all'approvazione del progetto preliminare ovvero venga sottoposto alla sua approvazione direttamente il progetto definitivo ai sensi dell'art. 167, comma 5, del decreto legislativo n. 163/2006 e successive modificazioni ed integrazioni, la delibera approvativa del progetto definitivo dovrà contenere una clausola che impegna il soggetto aggiudicatore a stipulare il relativo protocollo di legalità;

Vista le note del 16 luglio 2012, n. 26526, e 19 luglio 2012, n. 27033, con la quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha richiesto l'iscrizione all'ordine del giorno della prima riunione utile di questo Comitato dell'approvazione del progetto definitivo dell'intervento denominato «Autostrada A12 Livorno-Civitavecchia, tratta Tarquinia-San Pietro in Palazzi: lotti 2, 3, 5a, 6b», e ha trasmesso la relativa documentazione istruttoria;

Viste le note 27 luglio 2012, n. 28132, 31 luglio 2012, n. 28321, 31 luglio 2012, n. 28335, e 1° agosto 2012, n. 28541, con le quali il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha fornito chiarimenti e integrato la documentazione istruttoria;

Considerato che, ai sensi dell'art. 20 del decreto-legge 29 novembre 2008, n. 185, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 gennaio 2009, n. 2, con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 5 agosto 2009, l'avvocato Antonio Bargone è stato nominato Commissario straordinario delegato dell'asse autostradale A12 Cecina-Civitavecchia;

Tenuto conto dell'esame della proposta svolto ai sensi del vigente regolamento di questo Comitato (art. 3 della delibera 30 aprile 2012, n. 62);

Vista la nota 2 agosto 2012, n. 3324, predisposta congiuntamente dal Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica della Presidenza del Consiglio dei Ministri e dal Ministero dell'economia e delle finanze e posta a base dell'odierna seduta del Comitato, contenente le valutazioni e le prescrizioni da riportare nella presente delibera;

Su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;

Acquisita in seduta l'intesa del Ministro dell'economia e delle finanze;

Prende atto

delle risultanze dell'istruttoria svolta dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ed in particolare:

sotto l'aspetto tecnico-procedurale:

che con delibera n. 116/2008 questo Comitato ha approvato, con prescrizioni, il progetto preliminare dell'«Autostrada A12 Livorno-Civitavecchia - tratta Cecina (Rosignano Marittima) - Civitavecchia»;

che la citata autostrada A12 Rosignano-Civitavecchia (206 chilometri) risulta suddiviso nei seguenti lotti:

lotto 1: Rosignano-S. Pietro;

lotto 2: S. Pietro in Palazzi-Scarlino;

lotto 3: Scarlino-Grosseto sud;

lotto 7: compreso nella cosiddetta «Bretella di Piombino», che la relazione istruttoria indica come opera compensativa del lotto 2, ma rimane funzionalmente indipendente dallo stesso lotto 2 e oggetto di separata procedura;

lotto 4: Grosseto sud-Fonteblanda;

lotto 5B: Fonteblanda-Ansedonia;

lotto 5A: Ansedonia-Pescia R.;

lotto 6B: Pescia R.-Tarquinia;

lotto 6A: Tarquinia-Civitavecchia;

che il progetto ora all'esame si riferisce ai lotti 2, 3, 5A, 6B del progetto di completamento della tratta Rosignano-Civitavecchia, a esclusione dei lotti 4, 5B e 7, per uno sviluppo complessivo di 148 chilometri, compresi tra Tarquinia e San Pietro in Palazzi;

che il progetto modifica parzialmente il progetto preliminare approvato con la citata delibera CIPE n. 116/2008 e prevede che il nuovo tracciato si sviluppi interamente in sovrapposizione all'attuale s.s. 1 via Aurelia mediante l'allargamento dell'attuale sede stradale;

che la relazione istruttoria riporta nei dettagli la descrizione del tracciato per tutti i lotti in esame;

che l'intervento prevede su tutto il tratto da Rosignano a Tarquinia l'allargamento dell'attuale sede stradale a una sezione di tipo autostradale di larghezza complessiva pari a 24 m, composta da due carreggiate distinte suddivise da un margine interno di 3 m, con banchine in sinistra di 0,7 m, ad eccezione di alcuni tratti per i quali non è previsto I'ampliamento della piattaforma attuale per la presenza delle gallerie nel lotto 2 e di alcune opere d'arte nei lotti 2 e 3;

che ciascuna carreggiata sarà composta da due corsie di marcia di larghezza 3,75 m e da corsie di emergenza di larghezza 3 m;

che iI progetto del tratto autostradale in esame individua gli interventi relativi alle opere d'arte maggiori, riportati al paragrafo 14 della relazione generale di sintesi del progetto, elaborato STP002;

che i lotti 2, 3, 5A, 6B in esame prevedono i seguenti svincoli:

Riva dei Tarquini	Gavorrano
Montalto di Castro	Scarlino
Centrale ENEL	Follonica est
Pescia Romana	Follonica nord
Capalbio	Riotorto
Ansedonia	Venturina Piombino
Grosseto sud adeguato	San Vincenzo sud
Grosseto zona industriale	San Vincenzo nord
Grosseto Roselle	Castagneto Donoratico
Grosseto nord	Bibbona La California
Braccagni	Cecina
Giuncarico	San Pietro in Palazzi
Gavorrano Scalo	—

che il sistema di pedaggiamento adottato prevede su tutto il tracciato Rosignano-Civitavecchia un modello di portali free flow multi-lane installati in itinere, tra uno svincolo e il successivo, a integrazione di puntuali barriere tradizionali poste a una distanza media di 40-50 chilometri;

che il progetto definitivo dei lotti citati comprende una serie di interventi complementari anche finalizzati alla riqualificazione e integrazione della viabilità connessa di tipo extraurbano locale, interferita dall'autostrada o comunque ricadente nell'area di interesse;

che, in particolare, le parti dell'opera per cui si propone l'approvazione del progetto definitivo ai sensi dell'art. 167, comma 5, sono i lotti 5A e 6B e gli interventi complementari dei lotti 2 e 3 riportati nella parte III dell'allegato 1 alla presente delibera;

che il 22 giugno 2011 la «SAT p.A.», in qualità di Concessionaria, a seguito della validazione tecnica emessa dall'«ANAS S.p.a.», ha inviato alle amministrazioni interessate, agli enti locali territorialmente competenti nonché alla struttura tecnica di missione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, il progetto definitivo dei lotti 2, 3, 4, 5a, 5b, 6b e 7 tratta «Tarquinia-San Pietro in Palazzi», ai fini dell'approvazione ai sensi degli articoli 166 e 167, comma 5 del decreto legislativo n. 163/2006 e successive modificazioni ed integrazioni;

che l'avviso di avvio del procedimento di dichiarazione di pubblica utilità è stato pubblicato il 25 giugno 2011 sul quotidiano a tiratura nazionale «Il Sole 24 ore» e sui quotidiani a tiratura regionale «Il Tempo» e «Il Tirreno»;

che la Conferenza di servizi si è tenuta in data 3 agosto 2011, con il parere sfavorevole o favorevole con prescrizioni di gran parte degli enti, motivato per lo più dalla richiesta di agevolazioni relative alla corresponsione dei pedaggi per i residenti;

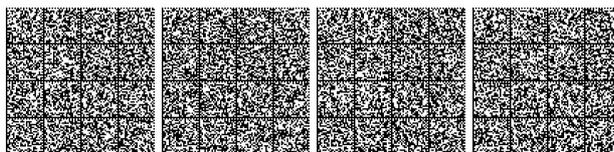
che a seguito di quanto emerso in Conferenza di servizi, il 10 novembre 2011, la «SAT p.A.» ha chiesto al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, per conto del soggetto aggiudicatore «ANAS S.p.a.» e d'intesa con il Commissario straordinario, di stralciare dall'istruttoria relativa alla verifica di impatto ambientale i lotti 4 e 5b (tratto da Grosseto sud ad Ansedonia), essendo gli stessi in fase di revisione progettuale e oggetto di uno studio di fattibilità della «SAT p.A.» riguardante:

un tracciato diverso del lotto 5B, che si sviluppa tra l'Aurelia e la ferrovia Roma-Pisa;

modifiche di tracciato al lotto 4, per l'opportuno raccordo al successivo lotto 5B;

che con nota 21 maggio 2012, n. 12027, il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare-Direzione generale per le valutazioni ambientali ha comunicato che per i lotti 2 e 3, compresi gli interventi complementari riportati nella parte I dell'allegato 1 che fa parte integrante della presente delibera, sussiste una sostanziale coerenza del progetto definitivo con il progetto preliminare oggetto della delibera n. 116/2008;

che il predetto Ministero ha comunicato altresì che per i lotti 5A e 6B, compresi gli interventi complementari riportati nella parte II del citato allegato 1 e gli interventi complementari dei lotti 2 e 3, riportati nella parte III del medesimo allegato 1, la compatibilità ambientale del progetto definitivo è condizionata all'ottemperanza delle prescrizioni riportate nei pareri VIA n. 898 del 23 marzo 2012 e n. 912 del 20 aprile 2012;

che con nota 24 luglio 2012, n. 20871, il Ministero per i beni e le attività culturali ha espresso parere positivo, con prescrizioni, sull'ottemperanza del progetto

definitivo dei lotti 2 e 3 alle prescrizioni impartite in occasione dell'approvazione del progetto preliminare e sul progetto definitivo dei lotti 5A e 6B;

che la regione Toscana, con la deliberazione di giunta regionale n. 546 del 21 giugno 2012, ha espresso, sentiti gli enti locali interessati, l'intesa sulla localizzazione dell'intervento relativamente ai lotti di competenza 2, 3 e 5A, con prescrizioni, tra cui:

a) l'acquisizione, entro la seduta di questo Comitato di approvazione del progetto definitivo all'esame, del cronoprogramma delle fasi di progettazione, approvazione e realizzazione, che assicurasse l'avvio dei lavori del tratto a sud di Grosseto almeno durante la realizzazione dei lavori del tratto a nord; in alternativa, l'inserimento nella delibera di una prescrizione che condizionasse la realizzazione dei lotti 2 e 3 all'effettivo inizio dei lavori dei lotti 4 e 5B;

b) l'esenzione dal pedaggio, per l'intera durata della concessione, nel tratto da Rosignano Marittimo al confine regionale, per i mezzi di classe A e B di proprietà dei residenti, degli enti pubblici e delle attività insediate, nonché per i mezzi del trasporto pubblico locale;

che il Ministero istruttore, valutato il suddetto parere, ha quindi avanzato la proposta che i lavori afferenti i lotti 2 e 3 siano iniziati solo dopo l'approvazione del progetto definitivo dei lotti 4 e 5B, e del lotto 7;

che la regione Lazio, con deliberazione di giunta regionale n. 36 del 26 gennaio 2012, ha espresso il consenso sulla localizzazione ex art. 167, comma 5 del decreto legislativo n. 163/2006, sentiti i comuni nel cui territorio si realizza l'opera, e ha altresì espresso parere favorevole sul progetto definitivo dell'opera in esame;

che il progetto definitivo è corredato dalla relazione del progettista relativa alla rispondenza alle prescrizioni impartite in sede di approvazione del progetto preliminare;

che la documentazione relativa agli espropri, e quella relativa alla risoluzione delle interferenze, è contenuta negli elaborati codificati con il prefisso ESC;

che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha esposto le proprie valutazioni in merito alle osservazioni formulate dalle amministrazioni interessate e dalle società interferite e ha proposto le prescrizioni e raccomandazioni cui condizionare l'approvazione del progetto definitivo;

sotto l'aspetto attuativo:

che il soggetto aggiudicatore dell'intervento è «ANAS S.p.a.»;

che le opere stradali saranno realizzate dal concessionario «SAT p.A.»;

che, come risulta dalla scheda ex delibera n. 63/2003, il cronoprogramma riporta un totale di 160 mesi per la realizzazione e messa in esercizio dei lotti in approvazione nn. 2, 3, 5A e 6B;

sotto l'aspetto finanziario:

che la scadenza della concessione è fissata al 31 dicembre 2046 dalla convenzione vigente, con la precisazione che in caso di mancata approvazione entro il 31 dicembre 2012 del progetto definitivo e del correlato PEF relativo alla tratta Cecina (Rosignano)-Civitavecchia da parte dell'ANAS, venissero definiti gli effetti sul piano economico-finanziario in relazione alla cessazione del rapporto concessorio alla data originaria del 31 ottobre 2028;

che la società «ANAS S.p.a.», in ottemperanza a quanto previsto dalla citata delibera di questo Comitato n. 78/2010, ha trasmesso al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti il piano economico-finanziario dell'intera opera aggiornato dalla SAT in data 28 giugno 2011 e che la stessa ANAS con nota n. 81268 del 6 giugno 2011 ha rilasciato la validazione tecnica sul progetto definitivo dei lotti 2, 3, 4, 5A, 5B e 6B e 7 della tratta Cecina (Rosignano)-Civitavecchia;

che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha trasmesso i quadri economici dei singoli lotti in approvazione, dai quali risulta:

Lotto	Costo (milioni di euro)
Lotto 2	498,3
Lotto 3	299,5
Lotto 5°	204,3
Lotto 6B	301,4
TOTALE LOTTI IN APPROVAZIONE	1.303,5

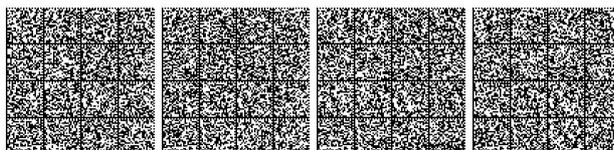
il costo dei lotti in approvazione, quantificato in 1.303,5 milioni di euro al netto di IVA, risulta a carico della «S.A.T. p.A.» e rappresenta il limite di spesa dei medesimi lotti;

per la redazione del computo metrico del progetto definitivo sono stati utilizzati l'elenco prezzi del compartimento ANAS Lazio e Toscana edizione 2010, per le opere civili, l'elenco prezzi autostrade per l'Italia-Impianti, per le opere impiantistiche e, per i casi in cui non è stato possibile reperire voci di prezzo adeguate alle lavorazioni da effettuare negli elenchi di riferimento, sono stati utilizzati prezzi tratti da lavori aventi caratteristiche similari o risultanti da ricerche di mercato, redigendo apposite analisi di prezzo;

che con la sopra citata nota 28541 del 1° agosto 2012, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha trasmesso il Piano finanziario regolatorio (PFR) relativo ai lotti 2, 3, 5A e 6B dell'opera in esame, che prevede il sostanziale inserimento di poste figurative riferite al periodo di esercizio dell'opera;

che l'Unità tecnica finanza di progetto, con il proprio parere del 1° agosto 2012 ha evidenziato:

che per la valutazione definitiva dell'equilibrio economico finanziario dell'autostrada A12 Rosignano-Civitavecchia sarebbe necessario acquisire il piano economico finanziario relativo al progetto definitivo dell'intero tracciato, comprensivo dei lotti 4, 5B e 7 non ancora sottoposti all'approvazione del Comitato;

che la dinamica tariffaria del piano economico finanziario dei lotti in esame evidenzia comunque una progressione annuale dei parametri X e K in linea con quella del sopra citato piano economico finanziario dell'intero intervento trasmessa dall'«ANAS S.p.a.» al

Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, il cui valore netto ammonta a 2 miliardi di euro;

che i livelli di redditività dei lotti in esame, pari a circa il 10 per cento, sono in linea con i valori registrati in operazioni similari, pur tenendo conto che i dati di traffico utilizzati sono riferiti a stime del 2010 che potrebbero rivelarsi ottimistiche;

che l'accoglimento della richiesta, da parte della regione Toscana, di esenzione dal pedaggio, per l'intera durata della concessione, nel tratto da Rosignano Marittimo al confine regionale, per i mezzi di classe A e B di proprietà dei residenti, degli enti pubblici e delle attività insediate, nonché per i mezzi del trasporto pubblico locale, potrebbe determinare una riduzione del livello dei ricavi attesi tale da pregiudicare l'equilibrio economico finanziario del PEF.

Delibera:

1. *Approvazione progetto definitivo.*

1.1. Ai sensi e per gli effetti dell'art. 166 del decreto legislativo n. 163/2006, nonché ai sensi dell'art. 12 del decreto del Presidente della Repubblica n. 327/2001, e successive modificazioni ed integrazioni, è approvato, con le prescrizioni di cui al successivo punto 1.6, anche ai fini della dichiarazione di pubblica utilità, il progetto definitivo dei lotti 2 e 3, dell'intervento denominato «Autostrada A12 Livorno-Civitavecchia, tratta Tarquinia-San Pietro in Palazzi», comprensivo degli interventi complementari riportati nella parte I dell'allegato 1 che fa parte integrante della presente delibera.

1.2. Ai sensi e per gli effetti degli articoli 167, comma 5, del decreto legislativo n. 163/2006, nonché ai sensi degli articoli 10 e 12 del decreto del Presidente della Repubblica n. 327/2001, e successive modificazioni ed integrazioni, è approvato, con le prescrizioni di cui al successivo punto 1.6, anche ai fini della compatibilità ambientale, della localizzazione urbanistica, della apposizione del vincolo preordinato all'esproprio e della dichiarazione di pubblica utilità, il progetto definitivo dei lotti 5A e 6B del medesimo intervento, comprensivo dei relativi interventi complementari, riportati nella parte II del citato allegato 1, nonché il progetto definitivo degli interventi complementari dei lotti 2 e 3, riportati nella parte III del medesimo allegato 1.

1.3. Le suddette approvazioni sostituiscono ogni altra autorizzazione, approvazione e parere comunque denominato e consentono la realizzazione di tutte le opere, prestazioni e attività previste nei progetti approvati ai precedenti punti 1.1 e 1.2.

1.4. L'elenco degli elaborati che compongono i progetti come sopra approvati è riportato nel documento n. 93024001 STP001 di giugno 2011.

1.5. Il limite di spesa degli interventi di cui ai precedenti punti 1.1 è 1.2, come riportato nella precedente presa d'atto, è quantificato in 1.303,5 milioni di euro al netto di IVA.

1.6. Le prescrizioni cui è subordinata l'approvazione dei progetti individuati ai citati punti 1.1 e 1.2 sono riportate nella prima parte dell'allegato 2, che forma parte integrante della delibera stessa, mentre le raccomandazioni sono riportate nella seconda parte del predetto allegato 2.

1.7. È altresì approvato, ai sensi dell'art. 170, comma 4, del decreto legislativo n. 163/2006, e successive modificazioni ed integrazioni, il programma di risoluzione delle interferenze, riportato negli elaborati progettuali elencati nella prima parte dell'allegato 3, che fa parte integrante della presente delibera; le indicazioni relative al piano particellare degli espropri sono riportate nella seconda parte del citato allegato 3.

2. *Ulteriori prescrizioni.*

2.1. La realizzazione dei lotti 2 e 3 è condizionata all'approvazione dei progetti definitivi dei lotti 4, 5B e 7.

2.2. Il piano economico-finanziario relativo al progetto definitivo di tutti lotti dell'autostrada A12 Livorno-Civitavecchia, tratta Cecina (Rosignano Marittima)-Civitavecchia, compresi i lotti 4, 5B e 7 non ancora sottoposti all'approvazione del Comitato, dovrà confermare un valore netto complessivo pari a 2 miliardi, di cui alla presa d'atto, e un valore di subentro pressoché nullo, fermo restando che permane a carico del concedente la valutazione sull'attendibilità delle stime di traffico e sulla congruità del costo delle opere.

2.3. Entro la data di trasmissione a questo Comitato del progetto definitivo dei lotti 4 e 5B e del lotto 7, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti dovrà verificare, anche tecnicamente, le possibili forme di copertura finanziaria compatibili con gli equilibri di finanza pubblica per l'esenzione dal pedaggio, per l'intera durata della concessione, nel tratto da Rosignano Marittimo al confine regionale, per i mezzi di classe A e B di proprietà dei residenti, degli enti pubblici e delle attività insediate, nonché per i mezzi del trasporto pubblico locale-chiesta dalla regione Toscana con la citata delibera n. 546/2012.

2.4. In merito alla bretella di Piombino, comprensiva del lotto 7, non oggetto di approvazione, e del tratto da Gagno a Poggio Batteria, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti si impegna ad acquisire la progettazione definitiva entro ottobre 2012, ai fini del successivo inoltro a questo Comitato.

2.5. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti trasmetterà a questo Comitato lo schema di atto aggiuntivo alla convenzione unica vigente con allegato il nuovo piano economico finanziario riferito alle attuali tratte in esercizio Livorno-Cecina (Rosignano) e Rosignano-S. Pietro in Palazzi (lotto 1), alla tratta Civitavecchia-Tarquinia (lotto 6A) e alle tratte Ansedonia-Pescia R. (lotto 5A) e Pescia R.-Tarquinia (lotto 6B). La scadenza della concessione riportata nel suddetto atto aggiuntivo è fissata al 31 dicembre 2046. Tale piano economico finanziario dovrà essere coerente con il piano relativo all'intera opera che dovrà essere sottoposto anch'esso a questo Comitato e per il quale restano ferme le prescrizioni dettate dal Comitato stesso con delibera n. 78/2010 in relazione all'abbattimento dei costi ed all'azzeramento del valore di subentro.

2.6. In funzione della prescrizione di cui al precedente punto 2.1, contestualmente all'approvazione dei progetti definitivi dei lotti 4, 5B e 7, verrà trasmesso a questo Comitato il piano economico finanziario aggiornato dell'in-

tera opera, comprensivo dunque sia dei lotti 4, 5B, 7 sia dei lotti 2 e 3 approvati con la presente delibera, unitamente a un ulteriore schema di atto aggiuntivo alla convenzione vigente.

2.7. Il Ministero delle infrastrutture provvederà ad assicurare, per conto di questo Comitato, la conservazione dei documenti attinenti i progetti definitivi approvati ai precedenti punti 1.1 e 1.2.

2.8. Il soggetto aggiudicatore provvederà, prima dell'inizio dei lavori previsti nei citati progetti definitivi, a fornire assicurazioni al suddetto Ministero sull'avvenuto recepimento, nel progetto esecutivo, delle prescrizioni impartite da questo Comitato. Restano fermi i compiti e le verifiche di cui all'art. 185 del decreto legislativo n. 163/2006.

2.9.Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvederà altresì a svolgere le attività di supporto intese a consentire a questo Comitato di espletare i compiti di vigilanza sulla realizzazione delle opere ad esso assegnati dalla normativa citata in premessa, tenendo conto delle indicazioni di cui alla delibera n. 63/2003 sopra richiamata.

2.10. Il soggetto aggiudicatore avrà l'obbligo di stipulare apposito protocollo con la prefettura competente UTG e il concessionario, inteso a recepire le linee guida per i controlli antimafia approvate con la richiamata delibera n. 58/2011.

2.11. Ai sensi della richiamata delibera n. 24/2004, il CUP assegnato al progetto in argomento dovrà essere evidenziato in tutta la documentazione amministrativa e contabile riguardante il progetto stesso.

Roma, 3 agosto 2012

Il Presidente: MONTI

Il segretario: BARCA

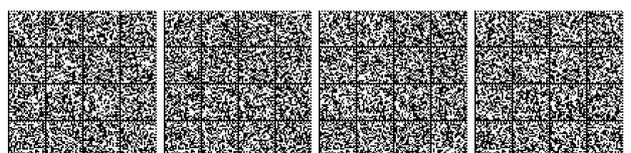
Registrato alla Corte dei conti il 18 dicembre 2012
Ufficio di controllo sugli atti del Ministero dell'economia e delle finanze, registro n. 11 Economia e finanze, foglio n. 262

ALLEGATO *1*

INTERVENTO: "AUTOSTRADA A12 LIVORNO – CIVITAVECCHIA. TRATTA TARQUINIA – SAN PIETRO IN PALAZZI (CECINA). LOTTI 2, 3, 5A, 6B

Parte 1 Interventi complementari dei lotti 2 e 3 approvati ai sensi dell'articolo 166 del decreto legislativo n. 163/2006

Parte 2: Interventi complementari dei lotti 5° e 6B approvati ai sensi dell'articolo 167, comma 5, del decreto legislativo n. 163/2006

Parte 3 Interventi complementari dei lotti 2 e 3 approvati ai sensi dell'articolo 167, comma 5, del decreto legislativo n. 163/2006

Parte 1: Interventi complementari dei lotti 2 e 3 approvati ai sensi dell'articolo 166 del decreto legislativo n. 163/2006

LOTTO	STRADA	TIPO INTERVENTO	LUNGHEZZA [m]	LARGHEZZA [m]
2	1	Complanare Cecina Nord — Cecina Centro	1.520	8,50 (F2)
2	4	Prolungamento Via Polveroni	600	8,50 (F2)
2	8	Deviazione S.P. Cecina — Via Terre dei Ceci	300	8,50 (F2)
2	21	Deviazione S.P. 17 Marina di Castagneto	420	7,00
2	49	Deviazione S.P. 21 Geodedica Vignarca (Sv. Rio Torto)	530	950 (C2)
3	1	Deviazione Strada Poderale Vetricella	350	4,00
3	24	Deviazione S.C. Pratini Bassi	380	7,00

Parte 2: Interventi complementari dei lotti 5A e 6B approvati ai sensi dell'articolo 167, comma 5, del decreto legislativo n. 163/2006.

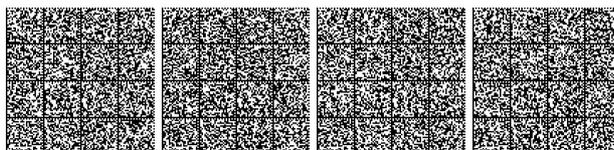
LOTTO	STRADA	TIPO INTERVENTO	LUNGHEZZA [m]	LARGHEZZA [m]
5A	1	Nuova viabilità - Accesso fondi	533	5,00
5A	2	Nuova viabilità - Collegamento S.P. 93 - S.P. 68	620	7,00
5A	3	Deviazione Strada Vicinale Torba - Sette Finestre	785	7,00
5A	4	Riqualificazione S.S. 1 Aurelia - Zona La Torba	1.547	7,00
5A	5	Nuova viabilità (collegamento IN04-Via Macchiatonda)	550	7,00
5A	6	Nuova viabilità - Accesso fondi	234	5,00
5A	8	Riqualificazione S.S. 1 Aurelia - Zona Nunziatella	1.027	7,00
5A	9	Nuova viabilità (collegamento IN04-Via Nunziatella)	257	7,00
5A	10	Nuova viabilità – Accesso fondi	821	5,00
5A	11	Nuova viabilità - Collegamento Via Valmarina-Via Emilia	475	700
5A	12	Nuova viabilità – Accesso fondi	566	5,00
5A	13	Nuova viabilità- Accesso fondi	489	5,00
5A	14	Riposizionamento-Accesso fondi	781	5,00
5A	15	Nuova viabilità-Cavalcavia Via del 33	403	7,00
5A	16	Nuova viabilità- Accesso fondi	572	5,00
5A	17	Nuova viabilità- Accesso fondi	793	5,00
5A	18	Riqualifica S.P. 75	58	7,00
5A	19	Riqualifica S.S.1 Aurelia tratto Fosso Chiarone – S.P. 75	1.370	7,00
5A	20	Riqualifica S.P. 93 Pedemontana	13.500	7,00
5A	21	Nuova viabilità-Collegamento alla S.S.1 Aurelia (Fosso Chiarone)	237	7,00
5A	22	Nuova viabilità - Accesso fondi	84	7,00
5A	23	Nuova viabilità - Accesso fondi	94	5,00
5A	24	Nuova viabilità (collegamento IN04-Via Monte Alzato)	134	4,00
5A	25	Riposizionamento Viabilità Poderale	45	3,00

5A	26	Nuova viabilità - Accesso fondi	466	4,00
5A	28	Nuova viabilità - Accesso fondi	195	5,00
5A	30	Nuova viabilità - Accesso fondi	210	4,00
6B	1	Nuova viabilità al Km 0+334 del raccordo provvisorio	320	7,00
6B	2	Nuova viabilità - Carr. Sud al Km 0+500 del raccordo provvisorio	290	7,00
6B	3	S.C. Graticciare - Carr. Sud al Km 0+100	312	5,00
6B	4	Strada poderale - Carr. Sud al Km 0+000	40	5,00
6B	5	Nuova viabilità - Carr. Nord al Km 0+400 del raccordo funzionale	18	5,00
6B	6	Nuova viabilità - Carr. Nord al Km 0+750	759	5,00
6B	7	Nuova viabilità - Carr. Sud al Km 0+700	1.059	7,00
6B	8	Riposizionamento Viabilità - Carr. Sud al Km 1+890	50	7,00
6B	9	Viabilità - Carr. Sud al Km 1+900	38	7,00
6B	10	Nuova viabilità - Carr. Sud al Km 2+100	240	7,00
6B	11	Riposizionamento viabilità - Carr. Sud al Km 1+900	20	7,00
6B	12	Strada poderale - Carr. Sud al Km 2+300	243	5,00
6B	14	Strada poderale - Carr. Nord al Km 2+330	524	7,00
6B	15	Nuova viabilità Strada Vicinale - Carr. Nord al Km 2+600	397	5,00
6B	16	Nuova viabilità - Carr. Nord al Km 4+570	612	5,00
6B	17	Strada poderale - Carr. Sud al Km 3+610	414	4,00
6B	18	Strada poderale - Carr. Sud al Km 4+155	198	4,00
6B	19	Nuova viabilità Strada Vicinale - Carr. Sud al Km 6+400	2.544	7,00
6B	20	Nuova viabilità - Carr. Nord al Km 6+740	902	5,00
6B	21	Nuova viabilità al Km 6+739,81	349	5,00
6B	22	Riqualifica strada poderale - Carr. Sud al Km 6+800	209	5,00
6B	23	Nuova viabilità Strada Vicinale - Carr. Sud al Km 9+654	2.558	5,04
6B	24	Nuova Viabilità Strada Vicinale - Carr. Nord al Km 9+400	1.123	7,00
6B	26	Riposizionamento S.C. Via Tirrenia - Carr. Nord al Km 12+500	371	7,00
6B	27	Riposizionamento Strada Castrense - Carr. Sud al Km 12+650	328	7 00
6B	28	Riposizionamento Strada Castrense - Carr. Nord al Km 12+750	97	7,00
6B	29	Riposizionamento viabilità Carr. Nord al Km 12+800	203	7,00
6B	32	Nuova viabilità - Carr. Sud al Km 13+950	940	7,00
6B	33	Riposizionamento viabilità - Carr. Nord al Km 13+750	253	7,00
6B	34	Riqualifica viabilità - Carr. Sud al Km 14+250	258	7,00
6B	35	Nuova Viabilità - Carr. Sud al Km 14+350	257	7,00
6B	36	Riposizionamento strada vicinale - Carr. Sud al Km 14+500	242	5,00
6B	37	Variante S.R. 312 Castrense - Carr. Nord al Km 14+350	1.586	8,50
6B	38	Riqualifica viabilità - Carr. Sud al Km 14+250	40	7,00
6B	39	Riqualificazione Viabilità esistente - Carr. Nord al Km 16+250	2.350	5,00
6B	40	Nuova Viabilità Strada Vicinale - Carr. Sud al km 16+200	1.224	5,00
6B	41	Nuova Viabilità Strada Poderale - Carr. Nord al Km 16+700	109	5,00
6B	42	Nuova Viabilità Strada Vicinale - Carr. Sud al Km 18+270	1.497	5,00
6B	43	Nuova Viabilità Strada vicinale - Carr. Nord al Km 18+700	533	5,00
6B	44	Riposizionamento viabilità - Carr. Sud al Km 16+850	690	5,00

6B	45	Riposizionamento SP Litoranea Nord - Carr. Sud al Km 18+815	172	7 00
6B	47	Nuova Viabilità Strada Vicinale - Carr. Sud al Km 21+745	1.321	5,00
6B	48	Nuova Viabilità - Carr. Sud al Km 24+500	2.682	5,00
6B	49	Nuova Viabilità Vicinale - Carr. Nord al Km 24+950	1.685	5,00
6B	50	Riposizionamento S.C. Monte Cimbalo al Km 25+622	630	7,00
6B	52	Riqualifica SP Litoranea - Carr. Sud al Km 19+200	10.127	5,00
6B	56	Nuova viabilità – Carr.Sud al km 8+850	71	5,00
6B	57	Nuova viabilità – Carr. Nord al km 5+280	981	7,00
6B	58	Riqualifica viabilità – Carr. Nord al km 4+400	630	5,00
6B	60	Nuova viabilità – km 10+608,20-Collegamento alla S.P. 105	1.296	7,00
6B	61	Nuova viabilità – Carr. Sud al km 10+700	80	4,00
6B	62	Riqualifica Litoranea – Carr. Sud al km 19+120	930	7,00
6B	63	Riposizionamento Strada Poderale al km 16+700	97	5,00
6B	64	Riposizionamento Strada Poderale Carr. Nord al km 17+188	53	4,00

Parte 3: Interventi complementari dei lotti 2 e 3 approvati ai sensi dell’articolo 167, comma 5, del decreto legislativo n. 163/2006.

LOTTO	NUMERO	TIPO INTERVENTO	LARGHEZZA [m]	NOTE
2	1	IN 03 Prolungamento via Po	6,5	
2	2	Svincolo S. Pietro in Palazzi - Rampe entrata uscita direzione Nord	6,5 / 10,5	
2	3	Svincolo S. Pietro in Palazzi - Rampe entrata uscita direzione Sud	6,5 / 10,5	
2	4	Svincolo di Cecina – Rotatoria - Rotatoria in uscita direzione Sud	-	
2	5	Svincolo di Cecina - Rampa in entrata direzione Sud	6,5	
2	6	IN 10 Deviazione SP 14 Paratino	8,5	
2	7	IN 14b/16 Deviazione Aurelia Nord	7,0	
2	8	IN 17 Deviazione via della Macchia	5,0	
2	9	IN 14 Collegamento Bibbona / Cecina - Cecina centro	7,0	La nuova localizzazione rispetto al preliminare approvato è limitata al tratto da Via Toscana al cimitero.
2	10	Autostrada da km 10.600 circa a km 12.100 circa	24,0	Nel progetto preliminare approvato l’autostrada era in questo tratto completamente fuori sede rispetto alla Variante Aurelia. La nuova localizzazione prevede per circa 1.100 m l’ampliamento in sede della Variante Aurelia e per circa 400 m l’affiancamento rispetto alla Variante Aurelia. Per questo secondo tratto di

				400 m il sedime della Variante Aurelia, attualmente interessato da una galleria artificiale, verrà occupato in gran parte dall'intervento n. 10 (IN 20: deviazione Aurelia Vecchia zona stazione di Bolgheri).
2	11	IN 20 Deviazione Aurelia Vecchia zona stazione di Bolgheri	8,5	
2	12	Svincolo Castagneto Donoratico - Rotatoria su SP Marina di Castagneto	-	
2	13	Svincolo Castagneto Donoratico - Rampa uscita direzione Nord	6,5	
2	14	Barriera di esazione San Vincenzo	-	
2	15	Svincolo di S. Vincenzo Sud - Rotatoria per entrata e uscita direzione Sud	-	
2	16	IN 36 Complanare Caldanelle - SS 398 (zona Venturina)	7,0	
2	17	Ampliamento Area di servizio zona Venturina Piombino	-	
2	18	Svincolo di Follonica Nord - Rotatoria per ingresso e uscita direzione Nord	-	
2	19	Svincolo di Follonica Nord - Rotatoria per ingresso e uscita direzione Sud	-	
2	20	Barriera di esazione di Follonica	-	
2	21	Svincolo di Follonica Est - Rotatoria per ingresso e uscita direzione Sud	-	
2	22	Svincolo di Follonica Est - Rotatoria per ingresso e uscita direzione Nord	-	
2	23	Svincolo di Scarlino - Rotatoria per ingresso e uscita direzione Nord	-	
2	24	Svincolo di Scarlino - Rotatoria per ingresso e uscita direzione Sud	-	
3	25	Svincolo di Gavorrano - Rampe ingresso e uscita direzione Nord	6,5	
3	26	IN 06 R1 Deviazione strada comunale Botrelle S. Ansano	7,0	
3	27	Svincolo di Gavorrano Scalo - Rotatoria per rampe di ingresso e uscita direzione Nord	-	
3	28	Svincolo di Giuncarico - Rampe di svincolo direzione Nord	6,5	
3	29	Svincolo di Giuncarico - Rampe di svincolo direzione Sud	6,5	
3	30	Svincolo di Braccagni - Rotatoria per rampe di svincolo direzione Nord	-	
3	31	Svincolo di Braccagni - Rotatoria e rampe di svincolo direzione Sud	6,5	
3	32	Svincolo di Braccagni - Centro di Esercizio	-	
3	33	Ampliamento Area di servizio zona Braccagni	-	
3	34	Ampliamento Area di servizio zona Roselle	-	
3	35	Barriera di esazione Grosseto Nord	-	

ALLEGATO *2*

INTERVENTO: “AUTOSTRADA A12 LIVORNO – CIVITAVECCHIA. TRATTA TARQUINIA – SAN PIETRO IN PALAZZI (CECINA). LOTTI 2, 3, 5A, 6B

Parte 1: Prescrizioni – ……

Parte 2: Raccomandazioni………………

PARTE 1 - PRESCRIZIONI

Prescrizioni per tutti i lotti in approvazione

1. Per i lotti 2 e 3, ai fini della verifica di ottemperanza del progetto alle prescrizioni contenute nella delibera CIPE n. 116 del 18 dicembre 2008, sussiste una sostanziale coerenza del progetto definitivo con il progetto preliminare oggetto della delibera CIPE n. 116 del 18 dicembre 2008 e risultano ottemperate, a diverso titolo, tutte le prescrizioni, fatte salve le nn. 1-0, 2-0, 8-0, 44-0, 45-0, 46-0, 56-0, 92-0, 93-0, 94-1 e la raccomandazione «d», per le quali l’ottemperanza delle prescrizioni è da valutarsi alla prima verifica di attuazione, vale a dire al momento della presentazione del progetto esecutivo. Le prescrizioni sopra indicate dovranno essere sottoposte ad una revisione complessiva rispetto al progetto delle opere a verde, in coerenza con l’apporto prescrittivo di provenienza del Ministero per i beni e le attività culturali. La società ««Autostrada Tirrenica» p.a.» dovrà provvedere ad ottemperare a quanto sopra, riformulando il progetto delle opere a verde di concerto con la Commissione tecnica VIA, il Ministero per i beni e le attività culturali e la regione Toscana, trasmettendo la documentazione necessaria al fine di consentire l’espletamento ed il completamento della relativa procedura di verifica di ottemperanza. Le opere a verde dovranno ricadere in aree già individuate come di pertinenza dell’autostrada, o demaniali, e il loro importo dovrà restare nell’ambito dell’importo previsto nel quadro economico del progetto definitivo, pari a circa 9.500.000,00 euro, per i lotti 2 e 3; le prescrizioni riportate di seguito in questa stessa sezione, e identificate dai nn. 36, 37, 38 e 39, dovranno essere ottemperate dal proponente in fase di progettazione esecutiva sottoponendo i relativi elaborati progettuali al Ministero per i Beni e le Attività Culturali.

2. Per i lotti 5A, 6B risulta verificata la compatibilità ambientale del progetto definitivo, condizionata all’ottemperanza delle prescrizioni di seguito specificate, che dovrà essere sottoposta alla valutazione del Ministero dell’Ambiente e del Ministero per i Beni e le Attività Culturali. La società ««Autostrada Tirrenica» p.a.» dovrà provvedere, in fase di progetto esecutivo, a riformulare il progetto delle opere a verde di concerto con la Commissione tecnica VIA, il Ministero per i beni e le attività culturali e la regione Toscana, trasmettendo la documentazione necessaria al fine di ottenere il massimo risultato possibile dal punto di vista ambientale e paesaggistico nell’ambito degli importi disponibili. Le opere a verde dovranno ricadere in aree già individuate come di pertinenza dell’autostrada, o demaniali, e il loro importo dovrà restare nell’ambito dell’importo previsto nel quadro economico del progetto definitivo, pari a circa 8.000.000,00 euro, per i lotti 5A e 6B (comprende prescrizione MIBAC).

3. Per gli attraversamenti adottare soluzioni che evitino il posizionamento in alveo di piloni (Prescrizione MIBAC), ad esclusione di quelli che riguardino raddoppio di ponti e/o viadotti esistenti per i quali, ove necessario, si potranno realizzare strutture analoghe in ombra (Precisazione *MIT)*.

4. Il proponente, in fase di progettazione esecutiva dei lotti 5A e 6B, dovrà presentare uno studio di confronto fra i tracciati per i lotti 4 e 5B, attualmente sospesi, anche in relazione agli effetti ambientali cumulativi indotti su tutta la tratta da Rosignano a Civitavecchia. Successivamente alla definizione del tracciato per i lotti 4 e 5B il proponente dovrà presentare per tali lotti uno studio di impatto ambientale, che, utilizzando la stessa impostazione del SIA degli altri lotti, dia coerenza all’intero tracciato. Il progetto, elaborato in una visione integrata con i lotti contermini, dovrà superare la complessità di natura paesaggistica e le criticità archeologiche, gia evidenziate dalle competenti Soprintendenze e pervenire a delle soluzioni compatibili con l’elevatissima sensibilità e la tutela del rilevante valore del contesto in cui si inserisce.

5. Prima dell’avvio della progettazione esecutiva dovrà essere costituito l’Osservatorio ambientale e socio-economico già previsto nella delibera CIPE del 2008. All’Osservatorio competerà:

in prima fase il coordinamento delle attività tra il MIBAC, il MATTM, la regione Toscana e la regione Lazio riguardanti la valutazione delle proposte progettuali che il concessionario sottoporrà, nel corso della progettazione esecutiva, al fine di verificare anticipatamente il rispetto delle prescrizioni definite nelle fasi di approvazione del progetto definitivo;

in seconda fase il monitoraggio degli effetti ambientali, paesaggistici e sociali, in fase di costruzione e primo esercizio.

La costituzione del predetto osservatorio non dovrà comportare oneri aggiuntivi per il piano economico e finanziario del progetto in esame.

6. Nel caso sia necessario il recupero della ex cava del Gesso (codice PAERP 178), dovrà essere previsto il consolidamento e il ripristino della strada comunale della Cava del Gesso, della S.P.93 e di parte della strada comunale del 33.

7. Essere integrato, il PMA in ante, corso e post operam, allineandosi alla normativa nazionale per l’utilizzo dei parametri biologici nel monitoraggio.

8. Essere integrata la documentazione progettuale con una valutazione della componente rifiuti in merito alle attività previste e si dovrà integrare la documentazione con l'indicazione delle modalità di avvio dei rifiuti da demolizione e costruzione a recupero in impianti autorizzati, nel rispetto dei criteri di priorità di gestione dei rifiuti di cui all'art. 179 del decreto legislativo n. 152/2006.

9. Dovrà essere presentato, nell'ambito della progettazione esecutiva dei lotti 2 e 3 il progetto definitivo complessivo della bretella di Piombino esaminando anche l'ipotesi di tracciato delineata in sede di istruttoria posta ai margini delle aree industriali, ivi compreso il tratto da Gagno al porto, con sezione adeguata, corredato di una approfondita valutazione degli effetti ambientali.

10. La nuova progettazione definitiva del lotto 7 per il tratto da Gagno a Poggio Batteria dovrà essere prodotta contemporaneamente alla progettazione esecutiva dei lotti 2 e 3. Eventuali economie risultanti rispetto alla precedente valutazione economica dovranno essere destinate alle opere di mitigazione ambientale, paesaggistica e compensative dei predetti lotti 2 e 3.

11. Deve essere definito un piano di gestione delle terre che comprenda:

una dettagliata descrizione sull'utilizzazione dei materiali di risulta provenienti dalle attività connesse alla realizzazione dell'opera stessa e dei materiali prelevabili dalle attività estrattive in esercizio;

la descrizione delle modalità di caratterizzazione delle terre e rocce (indicazione di quali analisi e del numero di campioni a seconda dei volumi), da presentarsi anche alle autorità locali preposte;

l'individuazione delle aree per il deposito intermedio dei materiali in attesa di utilizzo e/o le cave di prestito per il reperimento dei materiali;

al momento dell'esecuzione dell'opera dovrà comunque essere presentato:

l'aggiornamento del bilancio dei materiali, inteso come sopra descritto, da inviare anche alle autorità locali preposte;

il crono programma delle operazioni di riutilizzo dei materiali provenienti dagli scavi, da inviare anche alle autorità locali preposte;

si ricorda che le procedure per il riutilizzo delle terre e rocce da scavo devono essere precedute dagli accertamenti sullo stato di inquinamento e sulla eventuale necessità di bonifica, con particolare riferimento alle aree interne ai SIN;

in merito al riutilizzo dei materiali provenienti dagli scavi dell'opera infrastrutturale, devono essere rispettati il regime di gestione previsto dal decreto legislativo n. 152/2006 e successive modificazioni ed integrazioni, nonché le modalità di campionamento del materiale al momento della sua formazione, ai fini della verifica della contaminazione e del rispetto dei limiti normativi. Il proponente deve inoltre definire le tempistiche di formazione dei materiali e del loro riutilizzo e le modalità di documentazione dei flussi dei materiali. Si noti che dalla progettazione vanno escluse le cave e zone di reperimento materiali ornamentali storici in quanto non pertinenti ai lavori stradali. È inoltre necessario che la viabilità esterna di collegamento cave-impianti-cantiere-discarica escluda gli attraversamenti dei sistemi insediativi (centri abitati, frazioni, nuclei rurali, ecc.).

12. La realizzazione delle opere previste deve tenere conto delle interferenze tra l'opera in progetto e le infrastrutture afferenti al S.I.I. per tutti i lotti compresi nel progetto oggetto della presente procedura;

13. Dovrà essere verificata, con eventuale accordo da farsi con gli enti locali, la revisione del progetto in corrispondenza della Dogana papale, studiando un tracciato parallelo alla pineta che si ricongiunga al tracciato oltre l'edificio storico. Tale tracciato dovrà dunque fare riferimento al tracciato pubblicato e valutare le problematiche di localizzazione connesse alle criticità archeologiche. Tale modifica dovrà essere coerente con la seguente prescrizione del MIBAC: «Area della Dogana papale: si prescrive di riconsiderare la soluzione con la quale il tracciato di progetto è completamente estraneo anche alle immediate adiacenze, in modo da evitare una tangenza diretta con il bene tutelato, ai sensi della parte II del codice, e da preservare quasi 18.000 mq di pineta.».

14. In fase esecutiva dovrà essere presentato l'eventuale aggiornamento del quadro economico relativo al monitoraggio ambientale.

15. Il proponente dovrà redigere alla scala di progettazione congruente (esecutiva) un nuovo progetto di sistema di mobilità dolce (green *way)*, in sostituzione della «strada parco» prevista in ambito di progettazione preliminare, con particolare attenzione alle piste ciclopedonali ed al loro inserimento paesaggistico ambientale. Il costo dovrà restare nell'ambito dell'importo previsto nel quadro economico del progetto definitivo, che è, per l'intero intervento, pari a circa 10.000.000,00 euro.

16. Per quanto riguarda la caratterizzazione idrografica ed idrologica del reticolo idrografico interferito dall'infrastruttura in progetto, il proponente dovrà verificare l'aggiornamento dei risultati delle indagini effettuate e pubblicate da soggetti istituzionali, ovvero da essi fornite formalmente al proponente.

17. I suddetti punti dovranno essere evidenziati nella versione esecutiva del piano di monitoraggio che, anche per quanto riguarda gli indicatori individuati, dovrà necessariamente essere allineato alle indicazioni della normativa vigente (decreto ministeriale n. 56/2009). Infine, in tale ambito, per quanto riguarda i punti di monitoraggio, si ritiene che essi dovranno essere verificati in fase esecutiva al fine di valutare i possibili impatti e, di conseguenza, le eventuali variazioni dello stato quali-quantitativo dei corpi idrici recettori e delle fasce fluviali.

18. In relazione alle necessità idriche per la realizzazione dell'opera (fase di cantiere), si ritiene che il proponente dovrà richiedere specifiche concessioni idriche agli enti competenti in materia e che comunque preveda soluzioni alternative di approvvigionamento.

19. È necessario approfondire il dettaglio della collocazione, lungo il tracciato in progetto, delle opere di raccolta e smaltimento e dei presidi idraulici. Oltre alla loro tipologia è richiesta la verifica idraulica.

20. Dovrà essere prodotta, per i cantieri ricadenti in aree a rischio idraulico, documentazione sulle modalità per la mitigazione del rischio;

21. È necessario chiarire dove saranno rifornite le autobotti che trasportano acqua industriale dei cantieri. Per tutti gli usi per i quali non è espressamente previsto dalle norme vigenti l'utilizzo di acqua potabile (ad esempio: lavaggio ruote, bagnature, ecc.) è necessario fare ricorso prioritariamente ad acque non potabili, favorendo il recupero ed il riutilizzo. È necessario prevedere un impianto di disinfezione anche di tale acqua per scongiurare aerosol con elevate presenze microbiche e quindi pericolose per la salute delle persone (ad es.: legionellosi).

22. È necessario considerare l'orientamento dei piani di assetto idrogeologico che differenziano i vincoli imposti per la realizzazione delle nuove infrastrutture dagli interventi su infrastrutture esistenti.

Si raccomanda al proponente di considerare, per quanto riguarda gli attraversamenti maggiori, i pareri delle autorità competenti in materia ed i seguenti riferimenti legislativi: decreto del Ministero dei lavori pubblici - decreto ministeriale del 14 gennaio 2008 e la circolare n. 617 del Ministero dei lavori pubblici del 2 febbraio 2009, in aggiunta al testo unico del 25 luglio 1904, n. 523, sulle opere idrauliche.

Si ritiene utile che il proponente ripresenti, aggiornandole, le specifiche schede identificative di tutte le interferenze idrografiche. Inoltre, il proponente dovrà verificare le interferenze idrografiche alla luce anche delle seguenti indicazioni:

in considerazione delle possibili incongruenze tra reticolo significativo dei Piani di assetto idrogeologico e stato dei luoghi, si richiede la verifica della esatta rappresentazione dei corsi d'acqua e quindi dei relativi bacini idrografici afferenti a ciascuna interferenza, al fine di non inficiare le verifiche idrauliche;

le opere idrauliche, ed i manufatti ad esse collegati, riguardanti nuovi tracciati devono garantire, in moto permanente, il deflusso della portata con tempo di ritorno due centennale, con un franco pari ad 1/2 dell'altezza d'acqua in sezione; dove tale valore risulti superiore ad un metro in presenza di attraversamenti, esso può essere valutato quale franco di sicurezza accettabile. In caso di franchi di sicurezza inferiori, si dovranno giustificare esplicitamente le scelte fatte. Per gli interventi di adeguamento su tracciato esistente o su varianti locali, dovrà essere valutato il rischio idraulico per garantire la sicurezza dell'esercizio dell'infrastruttura, prevedendo, a tal fine, ove necessario, anche interventi non strutturali quali monitoraggio idrometrico, procedure di preallarme, segnaletica attiva, ecc.;

nei casi di parallelismo di opere con il reticolo delle acque superficiali, si richiama l'assoluto rispetto dell'art. 96 lettera *f)* del regio decreto n. 523/1904 significando che per fabbriche si intende qualsiasi manufatto permanente dotato di fondazione. Pertanto allargamenti di piattaforme stradali e posizionamenti di recinzioni ed altri manufatti dovranno tenere conto di tali distanze, prevedendo se del caso, lo spostamento ed adeguamento dei corsi d'acqua interessati. Si richiama quanto previsto dagli articoli 141 e 142 della legge regionale n. 66/2011;

per gli interventi di ampliamento e di adeguamento dell'infrastruttura deve essere garantito il non aumento del rischio in altre aree, la possibilità di attenuare o eliminare le cause che determinano le condizioni di rischio, le condizioni di sicurezza idraulica in relazione alla na-

tura dell'intervento ed al contesto territoriale. Per le nuove infrastrutture deve essere garantito il non aumento di rischio in altre aree, le condizioni di sicurezza idraulica per tempi di ritorno di 200 anni, la possibilità di attenuare o eliminare le cause che determinano le condizioni di rischio.

23. Il Piano di monitoraggio in fase esecutiva dovrà essere verificato secondo le linee guida dell'allegato XXI del decreto legislativo n. 163/2006.

24. Il Proponente dovrà redigere un nuovo studio complessivo delle opere a verde con fini di mitigazione e compensazione paesaggistico-ambientale, che, utilizzando i criteri dell'ecologia del paesaggio, metta in relazione, in una visione ambientale, le sensibilità territoriali e le criticità ambientali indotte dall'autostrada e dalle sue opere connesse. Tale studio dovrà essere inquadrato in una visione complessiva per l'intera autostrada, mettendo a bilancio la vegetazione sottratta a causa della realizzazione dell'infrastruttura e la vegetazione che si prevede di integrare dal punto di vista quantitativo, qualitativo e localizzativo. Le opere a verde dovranno mirare al mantenimento dello stato di conservazione (in fase di cantiere e di esercizio) di tutti gli habitat e le specie di flora e fauna di interesse comunitario e regionale, in relazione agli impatti indotti dalla realizzazione dell'infrastruttura. Si dovrà verificare la posizione dei passaggi faunistici e di tutti gli accorgimenti progettuali finalizzati a ridurre gli impatti sulla fauna, in particolare quella di maggiori dimensioni, come gli ungulati, controllandone la coerenza con i possibili flussi biotici, così come indicati dall'analisi delle reti ecologiche regionale e provinciale. Nella realizzazione delle recinzioni andrà verificata l'opportunità di inserire strutture che riducano il passaggio delle specie più rilevanti della fauna presente, dotando le reti di cosiddette «gattare». Si dovrà fare riferimento alla rete Natura 2000, alla rete ecologica regionale, agli elementi che compongono il mosaico paesaggistico e ambientale, alla struttura agraria di pregio e ai recettori sensibili di carattere paesaggistico, architettonico e rurale presenti, con particolare attenzione ai siti d'interesse storico, architettonico e culturale, in coerenza con le prescrizioni originate dal MIBAC, approfondendo tutti gli aspetti di elevata criticità e sensibilità. Particolare attenzione dovrà essere data alle scelte riguardanti non solo le specie ma anche i sesti d'impianto, privilegiando la continuità e l'efficacia dei nuovi impianti rispetto al paesaggio e alla rete ecologica regionale, nonché a tutti i recettori sensibili della struttura agricola locale. Negli attraversamenti dei corsi d'acqua, fossi, canali e fiumi, si dovrà mirare alla conservazione della biodiversità evitando soluzioni invasive dell'alveo e delle aree ripariali e recuperando e/o potenziando la vegetazione ripariale; a questo fine dovrà essere evidenziata la sezione dell'alveo nel punto di attraversamento, da cui sia chiaramente evidente il profilo della vegetazione, l'ampiezza ed altezza degli strati arbustivo ed arboreo, la distribuzione delle comunità vegetali. In particolare dovrà essere posta attenzione sui canali e fossi di scolo del lago di San Floriano (SIC/ZPS/SIR «lago di Acquato - lago di San Floriano» IT51A0030), al fine di evitare il rischio di un corrispondente isolamento degli ecosistemi interessati. Lo studio dovrà includere il progetto del recupero delle aree di cantiere dopo la loro dismissione, da svilupparsi in coerenza con lo studio complessivo. In caso di presenza di fauna, dovranno essere definite in dettaglio le mitigazioni da adottarsi. Laddove sono previste delle aree di «deposito», se ne dovrà prevedere il recupero morfologico ed ambientale, producendo, alla scala congruente, gli elaborati progettuali relativi, che tengano anche conto della tipologia dei materiali utilizzati e dei loro flussi. Per i singoli progetti di sistemazione a verde, di ripristino ambientale e di rinaturalizzazione dovranno essere applicate le tecniche dell'ingegneria naturalistica, avendo come riferimento: l'«Atlante delle opere di sistemazione dei versanti» dell'APAT, 2002; il «Quaderno delle opere tipo di ingegneria naturalistica» della regione Lombardia, 2000; il «Manuale di ingegneria naturalistica» della regione Lazio, 2001. I progetti dovranno essere integrati, laddove possibile, con le mitigazioni acustiche, considerando anche gli eventuali aspetti di mitigazione della propagazione delle polveri. Il nuovo studio delle opere a verde di compensazione paesaggistico- ambientale dovrà includere un crono programma legato alla realizzazione degli stralci funzionali e un piano economico che illustri in modo dettagliato l'impegno economico dedicato a tali opere, tenendo conto che esse dovranno ricadere in aree già individuate come di pertinenza dell'autostrada, o demaniali, e che il loro importo dovrà restare nell'ambito dell'importo previsto nel quadro economico del progetto definitivo, pari a circa 8.000.000,00 euro, per i lotti 5A e 6B.

25. Per la fase di cantiere, si dovranno produrre:

un censimento dei ricettori interessati (a prescindere dai livelli di rumore stimati) dalle attività di cantiere sia fisso che mobile;

delle mappature relative al clima acustico residuo, sia per le aree interessate dai cantieri fissi che dal FAL;

della mappature relative all'impatto acustico delle fasi di lavorazione, sia per i cantieri fissi che per il FAL;

una tabella complessiva che, diversamente da quella presentata, per ogni piano di ogni ricettore interessato dalla rumorosità del cantiere, riporti la classe acustica di appartenenza, il valore dei limiti applicabili (emissione ed immissione), il clima acustico residuo ed i livelli (emissione ed immissione) stimati, con evidenza del rispetto o meno del valore limite differenziale;

eventuale elenco dei ricettori per cui si suppone di dover effettuare una richiesta di deroga dal rispetto dei limiti al comune interessato.

26. Il proponente, in fase di esercizio, dovrà integrare lo studio con:

una tabella che riporta complessivamente, per la sorgente in esame, il risultato della simulazione, in cui ad ogni riga corrisponde ogni piano dei ricettori interessati e censiti e le cui colonne indicano per ognuno di questi, l'identificativo, la classe acustica di appartenenza o la fascia di pertinenza acustica, la fascia di pertinenza dell'eventuale sorgente concorsuale, i limiti applicabili, i livelli calcolati ante operam, post operam e post mitigazione con l'evidenziazione dei superamenti residui;

elaborati grafici illustrativi dell'impatto acustico diurno e notturno riferiti alto stato ante operam, post operam e post mitigazioni;

una relazione descrittiva dei risultati ottenuti.

27. Per il lotto 6B (allegato 5 - Simulazioni acustiche e verifica di concorsualità SUA 900.pdf), non risulta presente, come invece per gli altri lotti, la tabella relativa all'identificazione di significatività della sorgente concorsuale; tale scelta andrebbe motivata e comunque tale tabella deve essere prodotta.

28. Per ogni intervento di nuova viabilità o di adeguamento (relativamente a tutto il progetto), prima dell'inizio dei lavori, sarà individuato il nuovo proprietario concordandolo con tutti gli Enti interessati territorialmente.

29. Per quanto riguarda la problematica archeologica si richiede, per il territorio toscano, che nelle aree di seguito elencate siano effettuati interventi integrativi alla progettazione esecutiva al fine, di definire l'esatta consistenza dei depositi archeologici e l'eventuale impatto con l'infrastruttura in progetto; tali interventi dovranno essere avviati entro dodici mesi dalla delibera CIPE di approvazione del progetto definitivo e in ogni caso dovranno essere eseguiti prima dell'approvazione del progetto esecutivo, in modo da ricorrere, in fase progettuale esecutiva a prescrizioni dettagliate, che tengano conto dei risultati raggiunti con la procedura di archeologia preventiva (prescrizione MIBAC).

Lotto 2 - Allegato 3 progetto definitivo:

comune Bibbona (Livorno):

Poggetto/La Ghinchia (tav. 10), area a rischio 2/17: sondaggi archeologici preventivi secondo le indicazioni della scheda allegata;

Podere Melagrani/Le Capanne/ Podere Sola (tav. 11), area a rischio 2/16: sondaggi archeologici preventivi secondo le indicazioni della scheda allegata;

comune Castagneto Carducci (Livorno);

Podere Pietrafitta/S. Guido/Cantoniera (tav. 14), area a rischio 2/15: sondaggi archeologici preventivi secondo le indicazioni della scheda allegata;

Macchia del Prete/Podere Badia/Ponte di Marmo/Fornaci/Podere Belvedere (tav.15), area a rischio 2/14: sondaggi archeologici preventivi secondo le indicazioni della scheda allegata;

Bambolo (tav. 20), area a rischio 2/13: sondaggi archeologici preventivi secondo le indicazioni della scheda allegata;

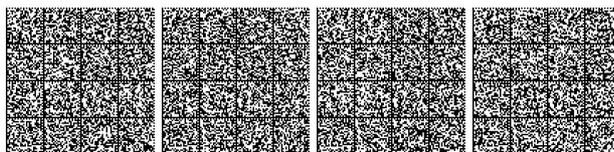
Podere Pianetto (tav. 21), area a rischio 2/11: sondaggi archeologici preventivi secondo le indicazioni della scheda allegata;

comune di Piombino (Livorno);

Vignale (tav. 44), area a rischio 2/3: scavo estensivo dell'area, secondo le indicazioni della scheda allegata;

comune di Follonica (Grosseto);

Poggio Fornello - Impostino di Valli (tav. 53), planimetria STD450: sondaggi archeologici preventivi secondo le indicazioni della scheda allegata;

svincolo di Palazzo Lenzi (tav. 55), planimetria STD461: sondaggi archeologici preventivi secondo le indicazioni della scheda allegata.

Lotto 3 - Allegato 3 progetto definitivo:

comune di Gavorrano (Grosseto):

Poggio Pelliccia (tav. 68), planimetria STD006: sondaggi archeologici preventivi nell'area in cui è previsto il cantiere base CB01, secondo le indicazioni della scheda allegata.

30. In considerazione dello studio d'impatto archeologico e delle caratteristiche dell'opera in progetto, per le numerose aree di rischio individuate lungo il tracciato, si prescrive altresì il monitoraggio continuo dei lavori di scavo in corso d'opera relativi alla nuova infrastruttura ed anche per quelli finalizzati alla realizzazione di opere accessorie (sottopassi, viadotti), di aree di servizio, di svincoli, di viabilità secondaria, di aree e di viabilità di cantiere (prescrizione MIBAC).

31. Per quanto riguarda gli aspetti inerenti alla predisposizione della documentazione relativa agli interventi di archeologia preventiva, e al monitoraggio lungo l'intero percorso, e alla tipologia della stessa, si rinvia alla sottoscrizione dell'accordo di cui all'articolo 96, comma 7, del codice dei contratti pubblici, considerando che una bozza dello stesso è già in possesso della società «Autostrada Tirrenica» (prescrizione MIBAC).

32. Per quanto riguarda gli aspetti della direzione dei lavori, delle modalità di esecuzione degli interventi, delle qualifiche delle imprese che eseguiranno i lavori, infine degli oneri economici a carico della società «Autostrada Tirrenica» , fermo restando il riferimento alla normativa vigente, si rinvia parimenti alla dettagliata definizione di essi predisposta nel citato accordo, in bozza, già in possesso della società «Autostrada Tirrenica» (prescrizione MIBAC).

33. Per quanto riguarda la problematica archeologica per il territorio laziale, poiché nel lavoro preliminare di studio d'impatto archeologico e di ricognizione territoriale effettuato dal CeSTer (Centro interdipartimentale per lo studio delle trasformazioni del territorio, beni culturali, ambientali e scienze informatiche, diretto dalla prof.ssa A. Ricci) sono state individuate alcune aree in cui la valutazione di un particolare rischio archeologico risulta condivisibile dalla Soprintendenza per i beni archeologici dell'Etruria meridionale, si chiede di effettuare scavi preventivi nei siti archeologici già noti lungo il tracciato di competenza della suddetta Soprintendenza, in corrispondenza dei punti di diretta interferenza con il progetto di realizzazione dell'infrastruttura autostradale (prescrizione MIBAC).

34. In tutti i cantieri comportanti movimento di terra sarà necessaria la presenza costante di professionisti archeologi, sotto il controllo della Soprintendenza competente, per evitare danneggiamenti a eventuali preesistenze archeologiche, sconosciute e non evidenziate, né in bibliografia, né dalle ricognizioni di superficie (prescrizione MIBAC).

35. In tutte le indagini di scavo dovranno essere effettuate relazioni scientifiche corredate da idonea documentazione grafica e fotografica; nelle aree di interesse archeologico eventualmente intercettate si studieranno, di volta in volta, idonee soluzioni in merito alla prosecuzione dei lavori (prescrizione MIBAC).

36. Si richiede un progetto d'inserimento paesaggistico per la Riserva provinciale del viale di Bolgheri. Dovrà essere evitata ogni alterazione paesaggistica nel contesto di innesto con il viale dei cipressi di Bolgheri. A tal fine si richiede un ulteriore approfondimento progettuale che valuti, in maniera dettagliata e da più punti di vista, le soluzioni proposte, e la predisposizione di una adeguata e studiata quinta di verde tra l'autostrada e il viale dei Cipressi carducciani di Bolgheri (più precisamente tra il km 14 e il km 15 degli elaborati progettuali - STD 005) atta a mitigare la visibilità dell'intervento (prescrizione MIBAC).

37. Prescrizioni MIBAC. Per tutto il corridoio infrastrutturale, che si inserisce in ambiti di elevato valore paesaggistico, dovrà essere elaborata un'adeguata progettazione paesaggistica nel rispetto delle indicazioni contenute nel D.P.C.M. 12 dicembre 2005, delle direttive derivanti dall'applicazione della Convenzione europea del paesaggio ratificata dal Governo italiano, degli obiettivi di qualità indicati nelle schede degli ambiti di paesaggio e delle prescrizioni dettate nella disciplina e nelle schede dei beni paesaggistici soggetti a tutela ai sensi dell'art. 136 del decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42, e successive modificazioni ed integrazioni, contenute nel Piano di indirizzo territoriale (P.I.T.) della regione Toscana, di cui alla deliberazione del C.R. n. 32/2009.

Dovrà essere presentato un progetto puntuale delle opere di mitigazione delle strutture e delle opere a verde che assicuri la tutela dell'integrità visiva degli scenari paesaggistici percepiti dall'infrastruttura, evitando gli interventi e le soluzioni progettuali che possano ostacolare la fruizione visiva del paesaggio.

Dovrà essere posta particolare attenzione alle preesistenze storiche sul territorio, lungo il tracciato dell'intervento, si dovrà salvaguardare la godibilità di tali preesistenze con opere di mitigazione e quinte di verde adeguate tra l'infrastruttura a gli elementi storici.

Dovrà essere assicurata una progettazione di eccellente qualità architettonica e d'inserimento paesaggistico, non solo per l'adeguamento della sezione stradale, ma anche, e soprattutto, per tutte le opere accessorie quali ad esempio viabilità secondaria, svincoli e aree intercluse, derivanti, viadotti, sovrappassi e sottopassi, barriere di esazione, pannelli a messaggio variabile, barriere acustiche e scelta delle relative tipologie più idonee in rapporto ai siti.

Le soluzioni tipo, presentate negli elaborati progettuali dell'intervento in oggetto in forma di abaco, dovranno essere opportunamente declinate con riferimento ai contesti di inserimento specifici, completi delle verifiche di rendering dai principali punti di vista accessibili al pubblico, anche al fine di valutare ulteriori interferenze con beni paesaggistici e/o architettonici presenti nelle adiacenze, non direttamente apprezzabili dalle visuali aeree utilizzate in questa fase.

Gli annessi funzionali, di cui si apprezza la ricerca espressiva sotto il profilo grafico-progettuale, pur se del tutto estranei al paesaggio storico, potrebbero risultare nel complesso ben integrabili, soprattutto se opportunamente mitigati con schermature arboreo arbustive di specie tipiche della macchia mediterranea.

Dovrà essere assicurato, nei limiti del possibile, il mantenimento e la tutela degli elementi connotativi dei paesaggi attraversati, quali ad esempio i filari di platani e pini marittimi, in adiacenza al tracciato dell'Aurelia.

Dovranno essere studiate soluzioni progettuali che evitino di inserire guard rail, o comunque barriere rigide in metallo o cemento, sui bordi laterali esterni delle corsie stradali in corrispondenza di banchine a raso, o comunque sostanzialmente in piano con la sede viaria, compatibilmente con quanto previsto dal codice della strada e dalla normative di settore.

Per motivi di tutela del paesaggio, peraltro utili anche alla sicurezza come vie di fuga, si dovrà tendere a conservare, sull'intero percorso, l'immagine naturale e storica del contatto diretto delle strade con la campagna, con cigli stradali erbosi che lambiscono la sede stradale. Laddove risulti necessario inserire barriere di sicurezza (ad es. su ponti, viadotti, eventuali scarpate pericolose *ecc)* si raccomandano soluzioni caratterizzate da un'elevata qualità progettuale e da un'accurata scelta dei materiali. In particolare sui tratti rettilinei, e dove la larghezza delle banchine lo consente, dovranno essere eventualmente riproposte siepi di oleandro alternate a piante di platano, come in origine testimoniato sulla vecchia Via Aurelia, compatibilmente con quanto previsto dal codice della strada e dalla normativa di settore.

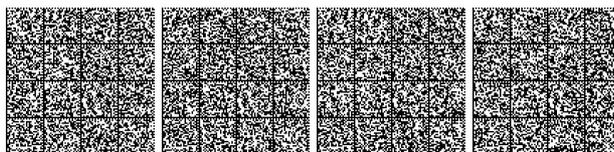
È opportuno l'inerbimento, con rampicanti o siepi, delle reti di recinzione ai bordi dell'autostrada. È infine auspicabile l'inserimento di essenze cespugliose anche nel tratto centrale della strada compreso all'interno del doppio guard rail di separazione delle due corsie con opposto senso di marcia.

Per tutte le aree di cantiere si dovrà prevedere, alla conclusione dei lavori, un ripristino dello stato dei luoghi privilegiando interventi di sistemazione a verde, con progetti specifici.

Dovranno essere redatti progetti d'inserimento paesaggistico relativamente all'accessibilità ai fondi agricoli.

Dovranno essere presentati progetti delle opere di mitigazione, da concordare con le Soprintendenze territorialmente competenti, in sede di verifica congiunta con il MATTM e con la regione Toscana; i progetti di mitigazione dovranno assicurare la continuità paesaggistica delle aree boscate, la mitigazione degli impatti visivi degli imbocchi delle gallerie, dei viadotti e degli svincoli; per questi ultimi si dovrà verificare la possibilità di ridurre l'impegno del territorio.

Tutte le opere di mitigazione vegetale e di reimpianto previste nel progetto definitivo dovranno essere realizzate con l'assistenza continua di esperti botanici e agronomi, e con l'obbligo di una verifica dell'attecchimento e vigore delle essenze piantate entro tre anni dall'impianto. Le essenze trovate seccate alla verifica di cui sopra saranno sostituite con altre di uguale specie, con successivo obbligo di verifica triennale. Si raccomanda che le opere di mitigazione vegetale siano realizzate il più possibile in contemporanea con il procedere dei cantieri, al fine di giungere al termine degli stessi con uno stato vegetativo il più avanzato possibile, e vicino quindi a quello previsto a regime dal progetto (prescrizione MIBAC).

38. Alla società ««Autostrada Tirrenica p.a.» si chiede di prevedere che nel quadro economico del progetto esecutivo e nel computo metrico

estimativo, siano specificate le somme per la realizzazione delle opere di mitigazione vegetale e più in generale per tutti i progetti delle opere di mitigazione e di compensazione ritenuti necessari (prescrizione MIBAC).

39. Le interferenze presenti sul tracciato saranno risolte in accordo con i proprietari e gestori degli impianti; gli oneri economici delle soluzioni progettuali saranno ripartiti così come previsto dalle convenzioni vigenti con gli enti proprietari e gestori delle strade oggetto di ampliamento o riqualifica (s.s. 1 Aurelia, viabilità secondaria esistente). Per tutto quanto non previsto si applica l'articolo 28, comma 2, del codice della strada.

40. Si prescrive che, per la risoluzione delle interferenze, vengano redatte apposite convenzioni che regolino i rapporti tra le parti.

41. Venga effettuata una preventiva opera di bonifica da ordigni bellici inesplosi (con particolare riferimento alle fasi di ricerca, localizzazione e recupero) in conformità con il capitolato speciale BCM del Ministero della difesa - 1984 e delle altre disposizioni in materia, avvalendosi, ove necessario, dei competenti organi dell'amministrazione militare. una copia del verbale di constatazione, approntato dall'ente militare competente per territorio, dovrà essere inviata anche al comando militare centro (comando militare della capitale).

42. Relativamente alla realizzazione, sul Fosso delle conche e sul Fosso valli del castano, di prolungamenti dei tombini esistenti, il proponente dovrà osservare quanto richiesto dal consorzio di bonifica colline livornesi:

1) durante l'esecuzione dei lavori non dovrà essere causata turbativa del buon regime idraulico dei corsi d'acqua;

2) ad ultimazione dei lavori le pertinenze idrauliche interessate dall'esecuzione degli stessi dovranno essere ripristinate a regola d'arte;

3) il richiedente rimane responsabile verso terzi di qualunque danno dovesse verificarsi in conseguenza alla realizzazione delle opere;

4) la manutenzione ordinaria e straordinaria delle opere autorizzate sarà a carico del richiedente limitatamente al periodo net quale si realizzano i lavori;

5) nel caso di accertamento di effetti dannosi causati dalle opere realizzate, il richiedente si fa obbligo della demolizione e asportazione, a sue spese, e al ripristino a perfetta regola d'arte delle opere idrauliche del corso d'acqua al loro stato primitivo;

6) il proponente dovrà presentare al consorzio di bonifica colline livornesi opportuna istanza di autorizzazione/concessione, una per ogni intervento su ogni singolo canale di bonifica interessato dai lavori, come previsto dal «Regolamento consortile per la conservazione e la pulizia delle opere di bonifica e le loro pertinenze».

43. Il progetto dovrà essere aggiornato con riferimento al corsi d'acqua eventualmente non considerati.

44. Si prescrive che il proponente verifichi la corretta mappatura delle interferenze con la rete RETELIT.

45. Per tutti i lotti in approvazione, precisare nel capitolato d'appalto, che l'importo complessivo dell'opera comprende anche i costi del monitoraggio ambientale e di realizzazione degli interventi relativi alle opere di mitigazione.

Prescrizioni lotto 6B.

46. Adeguamento della tipologia dei fabbricati del centro servizi alle prescrizioni dettate dalle normative vigenti in base alla destinazione urbanistica dell'area di collocazione.

47. Previsione degli accessi alle proprietà private lungo la bretella di collegamento IN32, non riportate sulle tavole.

48. Svincolo di Pescia Romana: si prescrive la non esecuzione della rotatoria prevista nei pressi della chiesa parrocchiale del borgo di Pescia Romana (bene tutelato ai sensi della parte II, titolo I, del decreto legislativo n. 42/2004), la piantumazione di pini già adulti a schermatura della strada e un disegno meno geometrico del «boschetto» dietro il fabbricato porticato a quinta della piazza, (prescrizione MIBAC). Precisazione MIT: «studiare una soluzione infrastrutturale che consenta comunque il rammaglio della viabilità secondaria e la funzionalità dello svincolo in maniera da evitare o ridurre l'interferenza con il bene tutelato».

49. Centro di esercizio prossimo allo svincolo di Montalto (PK 14+300) si prescrivono un disegno meno curvo del lato sud della piazzola e la scelta di opere di mitigazione alternative a quelle proposte (eccessivamente disegnate e consistenti in file concentriche di cipressi), per le quali si propongono "boschetti" di pini da piantare già adulti con chioma definita e folta (prescrizione MIBAC).

Prescrizioni per i lotti 5A e 6B.

50. Relativamente alla cantierizzazione, approfondire il progetto di cantierizzazione teso a minimizzare gli effetti sulle componenti ambientali, sul paesaggio, sulla socio-economia, sul traffico, anche in relazione all'uso e all'adeguamento della viabilità locale, prevedendo i conseguenti adeguamenti strutturali e delle pavimentazioni delle strade locali. A tal fine, deve essere approfondito lo studio della mobilità, con particolare riferimento agli scenari relativi ai flussi turistici anche sulle viabilità secondarie. Il progetto di cantierizzazione deve garantire il mantenimento dell'attuale capacità di traffico della variante Aurelia fino a Grosseto sud e dell'Aurelia a sud di Grosseto, e deve prevedere un crono programma dei lavori che riporti l'organizzazione della viabilità locale nelle diverse fasi di esecuzione degli stessi, tenendo in considerazione prioritaria la vocazione turistica dei luoghi.

51. Comprendere adeguati progetti di recupero delle aree di cantiere dopo la loro dismissione. In particolare le aree suddette devono essere restituite alle condizioni morfologiche attuali e non devono essere lasciati in situ eventuali terrapieni appositamente realizzati per il cantiere con terre di riporto, né altre strutture che possano modificare la situazione attuale.

52. Prioritariamente considerare la possibilità di riutilizzo, per la realizzazione della sovrastruttura stradale, di miscele di materiali quali sottoprodotti o rifiuti speciali non pericolosi provenienti dalle lavorazioni industriali (quali: inerti di riciclaggio di costruzione e demolizione, loppa granulata dolce, scorie di acciaieria). Nel valutare tale possibilità, per il materiale di cava devono essere comparativamente considerati anche i costi relativi al ripristino dei siti estrattivi e i costi ambientali in generale (es.: mitigazioni e compensazioni). Qualora fosse comparativamente dimostrato non possibile un significativo utilizzo dei suddetti materiali deve essere predisposto un piano di approvvigionamento dei materiali da cave che individui, la potenzialità realmente residua degli impianti presenti sul territorio, anche sulla base delle stime effettuate da province e comuni, nonché dell'attuale utilizzo dei materiali estratti dalle cave.

53. In merito alle aree indicate come «deposito», destinatarie dei materiali in esubero, prevedere uno specifico progetto di recupero morfologico ed ambientale, che tenga conto anche delta tipologia dei materiali utilizzati e dei loro flussi.

54. Prevedere lo stoccaggio del terreno vegetate proveniente dallo scotico ed in attesa del riutilizzo, preferibilmente presso i cantieri del lotto di riferimento in cumuli alti non più di alcuni metri, e tenuti separati da possibili fonti di inquinamento e bersagli sensibili.

55. Valutare nei tratti in cui o per prossimità dei ricettori al tracciato autostradale, o per sensibilità del ricettore stesso, la necessità di inserire barriere per ridurre il sollevamento di polveri.

56. Approfondire l'analisi modellistica con una stima degli impatti cumulativa che tenga conto delle sorgenti di emissione esistenti (la presenza di grandi impianti industriali distribuiti uniformemente lungo il tracciato) e di progetto, e delle opere viarie connesse previste, prevedendo opportune misure di mitigazione e/o compensazione.

57. Utilizzare mezzi d'opera omologati per quanto riguarda le emissioni di rumore e di gas di scarico.

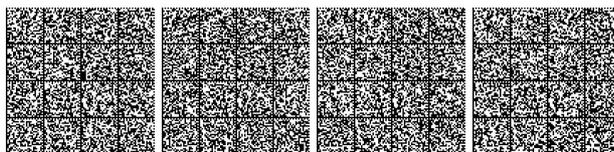
58. Sviluppare le opere di sistemazione a verde, di ripristino ambientale e di rinaturazione previste in progetto, applicando le tecniche dell'ingegneria naturalistica, assumendo come riferimento: l'«Atlante delle opere di sistemazione dei versanti» dell'APAT, 2002; il «Quaderno delle opere tipo di ingegneria naturalistica» della regione Lombardia, 2000; il «Manuale di ingegneria naturalistica» della regione Lazio, 2001, oltre ad altri manuali equipollenti.

59. Prevedere la riconnessione ecologica e funzionale degli ecosistemi, tutelando la biodiversità dell'idrografia superficiale, in accordo con gli enti parco e i consorzi di bonifica, mediante la piantumazione di specie vegetali autoctone, assumendo come riferimento la rete ecologica delle province interessate.

60. Garantire agli operatori agricoli ed ai loro mezzi l'accesso ai fondi rurali interclusi dal tracciato stradale e/o separati dalle aziende. Prevedere la realizzazione dei passaggi da adattare e accomunare alle esigenze della rete ecologica (passaggi faunistici), e della rete idrica.

61. Assicurare la vitalità di tutte le essenze arboree, arbustive e erbacee, di nuovo impianto, su cui il proponente dovrà effettuare una verifica nei tre anni successivi alla piantumazione.

62. Con riferimento ad incidenze significative su uno o più dei siti denominati ZPS, SIC, pSIC, SIR, derivanti dagli interventi riferibili al tracciato e alle opere complementari, in fase di costruzione e di eserci-

zio, singolarmente o congiuntamente ad altri interventi, direttamente o indirettamente, approfondire la valutazione delle incidenze, tenuto conto delle caratteristiche ecologiche e degli obiettivi di conservazione dei medesimi siti, nonché della coerenza globale della rete ecologica Natura 2000. Devono altresì essere dettagliate le soluzioni da adottare al fine di mitigare gli impatti previsti sulle componenti biotiche e abiotiche del pSIC/ZPS padule di Bolgheri, in fase di cantiere e di esercizio.

63. Per le fasi di realizzazione e di esercizio, prevedere la messa in opera di tutti gli accorgimenti necessari per la tutela di tutte le aree umide e per le aree ad esse limitrofe. In particolare: in fase di esercizio deve essere predisposto un sistema di raccolta delle acque di prima pioggia dalla piattaforma stradale a sistema chiuso, con fossetti e vasche di sedimentazione e disoleazione di dimensioni adeguate anche a contenere eventuali sversamenti accidentali di materiali inquinanti; in fase di cantiere, oltre alla impermeabilizzazione delle aree destinate alle lavorazioni, deve essere realizzato un apposito sistema di raccolta delle acque di piazzale con fossetti impermeabili, confluenti negli impianti di smaltimento delle acque reflue, gestiti secondo normativa.

64. Assicurare l'inserimento paesaggistico delle opere di mitigazione acustica, privilegiando le barriere acustiche integrate con barriere a verde.

65. Per la definizione della ricerca dei ritrovamenti archeologici si dovrà operare come di seguito, con costi a carico del soggetto aggiudicatore, svolgendo:

la ricerca topografica preventiva sul terreno;

gli scavi archeologici sulle aree già note come a rischio;

la costante presenza di controllo archeologico da parte della Soprintendenza di settore nei cantieri comportanti movimento di terra;

le indagini di scavo nelle zone dove verranno intercettate preesistenze antiche, numerose in un cantiere di tipo lineare snodantesi per oltre km 40. In tali aree si studieranno di volta in volta idonee soluzioni in merito alla prosecuzione dei lavori;

picchettamento del percorso definitivo;

ricognizioni di superficie effettuate da archeologi di fiducia della Soprintendenza lungo l'intero tracciato picchettato;

scavi preventivi sia nei siti archeologici noti che in quelli individuati durante la ricognizione di cui al punto precedente;

costante presenza di controllo da parte della Soprintendenza di settore nei cantieri comportanti movimento di terra attraverso archeologi specialisti, (collaboratori esterni dell'ufficio, remunerati a cura del soggetto aggiudicatore) onde evitare danneggiamenti ad eventuali preesistenze archeologiche sconosciute in bibliografia e non evidenziate dalle ricognizioni di superficie.

66. I risultati del monitoraggio, sottoposti al controllo del Ministero dell'ambiente, dovranno essere messi a disposizione degli enti interessati. Eventuali oneri per il funzionamento dell'Osservatorio ambientale e socio-economico non potranno far incrementare l'importo dell'investimento; pertanto la partecipazione a detto Osservatorio da parte degli Enti interessati rientrerà nell'ambito delle attività di competenza di ciascun ente.

Prescrizioni per i lotti 2 e 3.

67. Condizionare la realizzazione dei lotti 2 e 3 all'approvazione del progetto definitivo dei lotti 4, 5B e 7.

68. L'attivazione delle forme e modalità dell'esenzione del pedaggio devono essere definiti in apposita convenzione tra Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, regione Toscana, enti locali e SAT.

69. Le opere rinviate ai successivi lotti (lotto 2) nel progetto definitivo del lotto 1, approvato ai sensi delle delibere CIPE 118/2009 e 89/2010 saranno realizzate in concomitanza con la realizzazione di tali lotti (lotto 2).

70. Il soggetto aggiudicatore dovrà procedere a redigere gli approfondimenti progettuali richiesti per il lotto 5B, dando conto delle relative elaborazioni agli enti interessati come previsto nella deliberazione di giunta regionale n. 225 del 20 marzo 2012, in particolare ai punti 4, 5 e 6.

71. Predisporre quanto necessario per adottare, entro la consegna dei lavori, un Sistema di gestione ambientale dei cantieri conforme alla norma ISO 14001 o al Sistema EMAS (regolamento CE 76112001). Prescrizione relativa al progetto esecutivo.

72. Le uniche opere connesse e accessorie dei lotti 2 e 3 sono quelle del progetto definitivo pubblicato. Con riferimento all'ampiezza della sezione delle nuove strade progettate e/o richieste dagli enti, per questioni di sicurezza e per una migliore fluidità del traffico, queste dovranno essere congruenti con le sezioni delle strade contigue o nelle quali si innestano.

73. Per la fase di cantiere, si dovranno produrre:

un censimento dei ricettori interessati (a prescindere dai livelli di rumore stimati) dalle attività di cantiere sia fisso che mobile;

delle mappature relative al clima acustico residuo sia per le aree interessate dai cantieri fissi che dal FAL;

delle mappature relative all'impatto acustico delle fasi di lavorazione sia per i cantieri fissi che per il FAL;

una tabella complessiva che, diversamente da quella presentata, per ogni piano di ogni ricettore interessato dalla rumorosità del cantiere, riporti la classe acustica di appartenenza, il valore dei limiti applicabili (emissione ed immissione), il clima acustico residuo ed i livelli (emissione ed immissione) stimati, con evidenza del rispetto o meno del valore limite differenziale;

eventuale elenco dei ricettori per cui si suppone di dover effettuare una richiesta di deroga dal rispetto dei limiti al comune interessato.

74. Al termine dei lavori le aree di cantiere devono essere oggetto di recupero ambientale, con rimozione di tutte le strutture e infrastrutture di cantiere. Eventuali rifiuti derivanti dalle operazioni di dismissione del cantiere dovranno essere recuperati o smaltiti secondo le disposizioni del decreto legislativo n. 152/2006. Si dovrà altresì procedere alla bonifica dei terreni ove si accertassero fenomeni di inquinamento dovuti al cantiere.

75. Dovranno essere rispettate «le fasce di rispetto» ai sensi del regio decreto n. 523/2004. In fase di costruzione deve essere concordata con ARPAT l'altezza massima dei cumuli.

76. Utilizzare mezzi d'opera omologati per quanto riguarda le emissioni di rumore e di gas di scarico. Da ottemperare in fase di costruzione delle opere.

77. Per le aree di rispetto dei pozzi ad uso idropotabile, vale quanto previsto dall'art. 94, comma 4, lettera *d)*, del decreto legislativo n. 152/2006 e successive modificazioni.

78. In relazione alle necessità idriche per la realizzazione dell'opera, si ritiene che il proponente dovrà richiedere specifiche concessioni idriche agli enti competenti in materia e che comunque preveda soluzioni alternative di approvvigionamento. È necessario chiarire dove saranno rifornite le autobotti che trasportano acqua industriale dei cantieri. Per tutti gli usi per i quali non è espressamente previsto dalle norme vigenti l'utilizzo di acqua potabile (ad esempio: lavaggio ruote, bagnature, ecc.) è necessario fare ricorso prioritariamente ad acque non potabili, favorendo il recupero ed il riutilizzo. È necessario prevedere un impianto di disinfezione anche di tale acqua per scongiurare aerosol con elevate presenze microbiche e quindi pericolose per la salute delle persone (ad es. legionellosi). È necessario predisporre quanto necessario per adottare, entro la consegna dei lavori, un Sistema di gestione ambientale dei cantieri conforme alla norma ISO 14001 o al Sistema EMAS (regolamento CE 76112001). Dovrà essere prodotta, per gli eventuali cantieri ricadenti in aree a rischio idraulico, documentazione sulle modalità per la mitigazione del rischio. Dovrà essere realizzato il Piano di monitoraggio e tutte le misure di mitigazione contenute nel progetto definitivo. Per quanto riguarda i punti di monitoraggio, si ritiene che essi dovranno essere verificati in fase esecutiva al fine di valutare i possibili impatti e, di conseguenza, le eventuali variazioni dello stato quali-quantitativo dei corpi idrici recettori e delle fasce fluviali.

79. Si dovranno effettuare idonei interventi manutentivi per assicurare la vitalità di tutte le essenze arboree, arbustive e erbacee, di nuovo impianto, su cui il Proponente dovrà effettuare una verifica nei tre anni successivi alla piantumazione.

80. Il proponente, in fase di esercizio, dovrà integrare lo studio con:

una tabella che riporta complessivamente, per la sorgente in esame, il risultato della simulazione, in cui ad ogni riga corrisponde ogni piano dei ricettori interessati e censiti e le cui colonne indicano per ognuno di questi, l'identificativo, la classe acustica di appartenenza o la fascia di pertinenza acustica, la fascia di pertinenza dell'eventuale sorgente concorsuale, i limiti applicabili, i livelli calcolati ante operam, post operam e post mitigazione con l'evidenziazione dei superamenti residui;

elaborati grafici illustrativi dell'impatto acustico diurno e notturno riferiti allo stato ante operam, post operam e post mitigazioni;

una relazione descrittiva dei risultati ottenuti.

81. Nel caso di eventuali spostamenti di linee elettriche deve essere garantito il rispetto dei valori limite per i campi elettrico e magnetico in relazione ai recettori presenti.

82. Il Piano di monitoraggio dovrà essere allineato alle indicazioni della normativa vigente (decreto ministeriale n. 56/2009) e i punti di monitoraggio dovranno essere verificati in fase esecutiva al fine di valutare i possibili impatti e, di conseguenza, le eventuali variazioni dello stato, per ciascuna delle componenti analizzate.

83. Nel caso di eventuali spostamenti di linee elettriche, se fosse necessario verificare il rispetto dei valori limite per i campi elettrico e magnetico in relazione ai recettori presenti, il piano di monitoraggio dovrà essere integrato.

84. Le prescrizioni rivolte al proponente, relative alla fase di costruzione delle opere, devono essere dal medesimo inserite nei capitolati speciali rivolti alle imprese appaltatrici.

85. Dovrà essere integrata la documentazione progettuale con una valutazione della componente rifiuti in merito alle attività previste e si dovrà integrare la documentazione con l'indicazione delle modalità di avvio dei rifiuti da demolizione e costruzione a recupero in impianti autorizzati, nel rispetto dei criteri di priorità di gestione dei rifiuti di cui all'art. 179 del decreto legislativo n. 152/2006.

Prescrizioni lotto 5A.

86. Nel PMA devono essere indicati i punti di monitoraggio delle acque sotterranee.

87. Zona la Torba: si considera opportuna la modifica apportata alla curvatura del tratto di progetto, che se fosse maggiormente accentuata costituirebbe un ulteriore contributo migliorativo (prescrizione MIBAC).

88. Zona Doganella (Nunziatella): si richiede l'elaborazione di una soluzione alternativa completamente estranea all'area, e all'immediata adiacenza, al fine di non alterare l'unita storico-formale della preesistenza (prescrizione MIBAC).

89. Prevedere un progetto d'inserimento paesaggistico per i seguenti punti:

Colline di Follonica;

Area naturale-protetta giardino Bellara fiume Cecina,

(prescrizione MIBAC)

Parte 2 - Raccomandazioni.

Raccomandazioni per tutti i lotti in approvazione.

1. Si raccomanda di verificare, con eventuale accordo da farsi con gli enti locali, il prolungamento della strada IN26 fino al congiungimento con la strada comunale di via Emilia, quale alternativa alla strada VS01 (collegamento con l'area di servizio G1).

2. Si raccomanda di verificare, con eventuale accordo da farsi con gli enti locali, la possibilità di rimarginalizzare la strada comunale Selva Nera, nel tratto di circa 1,5 km, fra lo svincolo di Capalbio e via dell'Origlio, salvaguardando i filari di pini esistenti lungo i cigli, e di inserire una rotatoria all'incrocio con la strada comunale dell'Origlio. Con riferimento all'ampiezza della sezione stradale richiesta, per questioni di sicurezza e per una migliore fluidità del traffico, questa dovrà essere congruente con le sezioni delle strade contigue o nelle quali si innesta.

3. Si raccomanda di verificare, con eventuale accordo da farsi con gli enti locali, la possibilità di avvicinare il pi possibile al tracciato autostradale le due rotatorie in corrispondenza del Cavalcavia Capalbio (svincolo di Capalbio S2).

4. Si ritiene necessario uno specifico approfondimento relativo all'analisi strutturale di dettaglio e allo stato di fratturazione del terreni. Nel progetto esecutivo si ritiene utile approfondire tale aspetto anche perché la presenza di eventuali fratture e/o faglie che attraversano le aree in piana, e dunque le coperture terrigene, potrebbe risultare importante ai fini di problemi di sprofondamento.

5. Si auspica una descrizione di dettaglio, per ciò che riguarda l'interferenza di aree ad elevato rischio frana ed esondazione (aree a rischio di tipo A e *B)*, sull'opera oggetto di studio, soprattutto in termini di mitigazione del rischio e di eventuali interventi da effettuare in corso d'opera.

6. Si ritiene importante condurre un maggiore approfondimento con la valutazione del rischio in asse al tracciato (con particolare riferimento al lotto 5A) per fenomeni di sinkhole (sprofondamento improvviso) e una specifica trattazione riguardo eventuali possibilità di innesco di rischio. In tale ambito particolare riguardo dovrà essere prestato alle aree di piana prossime agli affioramenti di calcare cavernoso. Si fa presente che per realizzare opere ed infrastrutture nelle aree con possibilità di rischio sprofondamento sono in genere necessarie indagini specifiche (vedi DGR regione Lazio, 1159 del 2002).

7. Ai fini della corretta gestione della fase di cantiere occorre tenere conto degli effetti complessivi del traffico conseguente alla cantierizzazione, soprattutto sulla viabilità secondaria, e devono essere adottate le necessarie misure per minimizzare gli effetti sulla salute pubblica, sugli insediamenti residenziali e produttivi, sul traffico ordinario, anche in relazione all'uso e all'adeguamento della viabilità locale.

8. Si raccomanda che il proponente verifichi l'analisi delle interferenze derivanti dai possibili rischi correlati alla incidentalità ordinaria, agli incidenti ad ampie conseguenze (coinvolgenti mezzi che trasportano sostanze pericolose), e alla interazione con impianti a rischio di incidente rilevante presenti in prossimità del corridoio autostradale, prendendo a riferimento eventuali nuovi dati, in coerenza con orizzonti temporali di riferimento adeguati.

9. Si raccomanda che il proponente approfondisca in sede di progetto esecutivo, la verifica di sussistenza della condizione di concorsualità.

10. In territorio comunale di Campiglia si raccomanda di verificare la possibilità di collegare pedonalmente l'Autogrill e il Motel esistenti all'area di servizio autostradale.

11. Si raccomanda di verificare la possibilità di adeguare la strada provinciale delle Caldanelle, la cui sezione per questioni di sicurezza e per una migliore fluidità del traffico dovrà essere congruente con le sezioni delle strade contigue o nelle quali si innesta, nonché di verificare, con particolare attenzione alla presenza di sottoservizi, la possibilità di arretrare la rotatoria prevista in via dell'Aeroporto.

12. Si raccomanda di verificare la possibilità di rivedere lo svincolo di S. Pietro in Palazzi, inserendo in carreggiata sud un'uscita «diretta» dei mezzi di soccorso per l'ospedale di Cecina.

13. La previsione della deviazione via Terra dei Ceci via del Paratino verso Casale Marittimo, si raccomanda che sia approfondita, alla luce delle strutture edilizie esistenti che, per il loro valore storico-architettonico-ambientale, sancito dal regolamento urbanistico vigente, debbono essere salvaguardate, della viabilità e del consumo del territorio.

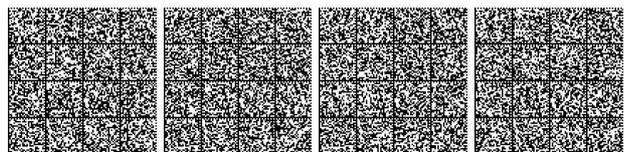
14. Si raccomanda di verificare la possibilità di introdurre eventuali modifiche di tracciato al prolungamento della via Po, tenendo in considerazione la particolare struttura territoriale nella quale si inserisce.

15. Si raccomanda che, al fine di garantire una parità di trattamento per tutti i soggetti, concessionari e loro dipendenti, coinvolti nella soppressione delle aree di servizio lungo l'intera tratta autostradale, anche i diretti interessati delle stazioni di servizio soppresse nel lotto 2 siano inseriti nell'ambito della discussione generale per la definizione di tutti gli aspetti conseguenti a tali soppressioni, con particolare riferimento alla salvaguardia dei posti di lavoro.

16. Si raccomanda di tenere conto, in fase di progettazione esecutiva, dei vincoli ricadenti nei territori di ciascun comune.

17. Nella simulazione dell'attraversamento del fiume Fiora, si raccomanda di tener conto del sottopasso esistente in sinistra idraulica e di valutare il rischio idraulico per garantire il mantenimento delle condizioni di sicurezza attuali dell'infrastruttura e del territorio attraversato; si raccomanda di valutare, in accordo con gli enti locali, la possibilità di mettere in sicurezza idraulica il tratto dell'infrastruttura viaria da 300 m a nord dell'intersezione con il fiume Fiora; si raccomanda di aggiornare la simulazione idraulica presentata per il post operam, verificando il franco di almeno 2 m sul nuovo viadotto del fiume Fiora ed il non aumento del rischio idraulico per l'infrastruttura ed il territorio; si raccomanda di integrare lo studio idraulico con le risultanze del progetto dell'A.R.D.I.S., che dovrà essere fornito al proponente, relativo alla sistemazione idraulica del tratto del fiume Fiora compreso tra il rilevato ferroviario e la foce, valutandone le ripercussioni sul progetto. Si raccomanda di valutare, in accordo con gli enti locali, previa approvazione del MATTM, l'adeguamento e la realizzazione della viabilità secondaria in corrispondenza dell'area di esondazione.

Raccomandazioni per i lotti 5A e 6B.

18. Si raccomanda di valutare, in accordo con gli enti locali, una soluzione che minimizzi l'interferenza con le condotte irrigue presenti nel lotto 6B, in parallelo al tracciato autostradale, dal km 23+300 al km 25+752, lasciando le condotte stesse fuori dalle pertinenze autostradali.

19. Anticipare, nel programma lavori, per quanto possibile, la realizzazione delle opere di mitigazione ambientale rispetto alla realizzazione delle opere in progetto.

20. Predisporre quanto necessario per adottare, entro la consegna dei lavori, un Sistema di gestione ambientale dei cantieri conforme alla norma ISO 14001 o al Sistema EMAS (regolamento CE 76112001).

21. Prevedere soluzioni architettoniche particolarmente attente alla qualità progettuale attraverso l'individuazione di tipologie costruttive di particolare valenza architettonica, in sintonia con i caratteri del territorio attraversato, definendo adeguati ambiti di raccordo tra le infrastrutture, la maglia agraria e gli insediamenti esistenti.

22. In merito al riutilizzo dei materiali provenienti dagli scavi, si raccomanda di indicare chiaramente il regime di gestione previsto per i materiali stessi, con riferimento al decreto legislativo n. 22/1997 e successive modificazioni ed integrazioni, alla legge n. 443/2001 e successive modificazioni ed integrazioni e al decreto ministeriale n. 471/1999; redigere un piano di gestione e di campionamento del materiale al momento della sua formazione, ai fini della verifica della contaminazione e del rispetto dei limiti del decreto ministeriale n. 471/1999, o attestazione del produttore/utilizzatore del rispetto di tali limiti in funzione delle caratteristiche dell'area di provenienza e delle tecniche di scavo utilizzate; indicare le tempistiche di formazione dei materiali e di loro riutilizzo, le modalità di documentazione dei flussi dei materiali; impegnarsi a fornire un cronoprogramma delle operazioni da trasmettere all'ARPAT almeno quindici giorni prima dell'inizio dei lavori che produrranno le terre di scavo.

23. Giustificare l'eventuale ricorso alle procedure di deroga al rispetto dei limiti in fase di cantiere, di cui alla delibera del consiglio regionale n. 77/2000, parte 3, per particolari fasi dei lavori, che deve essere valutato dall'amministrazione comunale competente caso per caso, in relazione alla durata della deroga stessa e alla possibilità di messa in opera di opportuni interventi di mitigazione per la protezione dei ricettori eventualmente interessati.

24. Predisporre un piano di monitoraggio secondo le linee guida della CSVIA del Ministero dell'ambiente. Per tutti gli habitat di cui alla direttiva 92/43/CE e di tutte le specie tutelate ai sensi della medesima direttiva e della direttiva «Uccelli», tale Piano dovrà essere realizzato in concerto con tutti gli enti preposti alla tutela della biodiversità delle aree interessate; condurre un monitoraggio dello stato ante operam di tutti i corsi d'acqua interessati (con la sola esclusione dei corsi d'acqua che risultano asciutti per periodi stagionali significativi), inserendo nel set dei parametri da analizzare anche il parametro «solidi sospesi». Deve altresì essere predisposto un piano di monitoraggio in corso d'opera e post operam; valutare, con i metodi I.B.E. ed IFF, il possibile impatto su ogni corso d'acqua principale (Cecina, Pecora, Cornia, Ombrone, Bruna, Fosso Camilla), e indicare le idonee misure di mitigazione che devono includere — tra l'altro — interventi per il mantenimento della continuità ecologica.

25. Approfondire, con un'analisi della visualità puntuale, l'eventuale inserimento delle dune verdi, considerando l'inserimento di vegetazione autoctona, in modo da rendere l'inserimento delle dune artificiali il più possibile armonioso con il contesto paesaggistico dell'area.

26. Con riferimento al bacino di influenza visiva delle opere, nonché agli aspetti storico-testimoniali e culturali del territorio, si raccomanda un congruo numero di fotosimulazioni delle opere previste, con particolare attenzione al tronco sud. In esito a tali elaborazioni si raccomanda di verificare la compatibilità delle opere con la qualità del paesaggio allo stato attuale, valutando l'eventuale necessità di ulteriori misure di mitigazione, monitoraggio e compensazione.

27. Si raccomanda di considerare valide anche per il tratto laziale tutte le prescrizioni non legate a localizzazioni puntuali relative al tratto toscano.

28. Si raccomanda di redigere progetti di inserimento paesaggistico relativamente alla accessibilità ai fondi agricoli.

29. Si raccomanda di prestare particolare cura a mitigare l'impatto visivo degli imbocchi delle gallerie, dei viadotti e degli svincoli autostradali.

30. Si raccomanda di sistemare le fasce ripariali dei corsi d'acqua intercettati dall'autostrada.

31. Si raccomanda di ricucire tutte le strade vicinali con la maglia stradale esistente.

32. Si raccomanda di integrare ai fini paesaggistici ambientali gli edifici e i manufatti di particolar pregio sparsi nel territorio.

33. Si raccomanda di ripristinare e valorizzate le aree interessate dai cantieri operativi ai fini ambientali e paesaggistici, assicurando, inoltre, l'accessibilità ai fondi agricoli, la continuità paesaggistica delle aree boscate, alternando le diverse tipologie a verde al fine di evitare di creare barriere visive continue.

34. Si raccomanda di studiare le barriere antirumore, con le opportune specificità di dettaglio, relativamente alla zona di inserimento.

35. Per il tracciato Grosseto sud-Civitavecchia, che prefigura impegni di nuove aree territoriali e ulteriori trasformazioni del paesaggio si raccomanda di qualificare il progetto definitivo nel senso di ridurre al minimo l'incidenza sui valori paesaggistici e renderlo integralmente compatibile con le istanze di tutela, tenendo conto delle prescrizioni precedenti.

36. Si raccomanda la contestualità, rispetto alla realizzazione dell'autostrada, di tutti gli interventi connessi di raccordo con i porti e con la viabilità locale, previsti dal progetto preliminare o comunque prescritti; si intende che la realizzazione di tali interventi avvenga prima dell'entrata in funzione dei sistemi di pedaggio autostradale; nell'ipotesi di realizzazione dell'autostrada per stralci funzionali, detta raccomandazione deve intendersi riferita agli interventi situati nei tratti sottesi dagli stralci funzionali.

37. Adottare soluzioni progettuali che riducano ulteriormente la frammentazione delle unità poderali e gli impatti sulle colture agrarie, tenendo conto anche delle particolari conseguenze derivanti dall'attraversamento di colture biologiche. A tal fine si raccomanda di istituire, per i territori caratterizzati dai casi suddetti, una commissione interistituzionale (che potrà confluire anche nell'Osservatorio ambientale allargato) per la verifica dell'impatto del tracciato sul reticolo aziendale, e quindi dell'impatto socio-economico sul territorio, e per la definizione delle conseguenti azioni di mitigazione.

38. Assicurarsi che il realizzatore dell'infrastruttura possegga o, in mancanza, acquisisca, per le attività di cantiere, anche dopo la consegna dei lavori e nel più breve tempo possibile, la certificazione ambientale 14001 o la registrazione ai sensi del regolamento CEE 761/2001 (EMAS).

39. È necessario che sia valutata la compatibilità degli interventi con i fenomeni di instabilità in atto e potenziali, e siano fornite indicazioni in merito agli eventuali interventi di mitigazione del rischio. In particolare per il tronco nord «Grosseto-S. Pietro in Palazzi», la progettazione definitiva deve approfondire, laddove necessario, oltre ai sopraindicati aspetti, anche i possibili cedimenti differenziali, ed approfondire le indagini per la verifica della stabilità geomorfologica in corrispondenza dei conoidi alluvionali nell'immediata periferia dell'abitato di Braccagni, lato nord-ovest, ed in località I Magazzini. Tutti i suddetti aspetti devono considerare anche quanto previsto dai Piani di assetto idrogeologico (PAI) dei bacini interessati.

40. Avvalersi, per il monitoraggio ambientale, del supporto di competenze specialistiche qualificate, anche attraverso la definizione di specifici protocolli e/o convenzioni; ciò anche allo scopo di promuovere la costituzione di centri di ricerca e formazione, funzionali sia alla realizzazione dell'infrastruttura sia all'ampliamento delle conoscenze scientifiche, sia alla creazione di nuove professionalità nel settore.

41. Scegliere le caratteristiche di ciascuna misura di mitigazione verificandone gli effetti su tutte le componenti ambientali.

42. Verificare, nella zona del comune di Capalbio, ove il tracciato non si discosta abbastanza dalla dogana di Pescia Fiorentina, la possibilità di aumentare il distacco.

43. Si raccomanda di verificare, con eventuale accordo da farsi con gli enti locali, la revisione del progetto in corrispondenza della dogana papale, studiando un tracciato parallelo alla pineta che si ricongiunga al tracciato oltre l'edificio storico. Tale tracciato dovrà dunque fare riferimento al tracciato pubblicato e valutare le problematiche di localizzazione connesse alle criticità archeologiche. Tale modifica dovrà essere coerente con quanto prescritto dal MIBAC.

44. Si raccomanda di verificare la possibilità di collocare la barriera di esazione nella zona compresa fra la dogana pontificia e Casal del Brizzi.

45. Si raccomanda di verificare la possibilità di realizzare una strada di ricucitura altezza Casal del Brizzi, prevedendola parallela all'asse autostradale a partire dalla rotatoria di Chiarore, passando per la nuova stazione di esazione, eventualmente ivi collocata, alla strada di Casale del Brizzi, rivedendo le altre viabilità locali previste, il tutto al fine di un migliore inserimento e disimpegno del traffico da e per l'ippodromo «La Torricella» e il complesso turistico alberghiero.

46. Si raccomanda di verificare, nell'ambito del piano economico finanziario, la possibilità di riqualificare la strada Quarto del Brizzi.

47. Si raccomanda di verificare la possibilità di utilizzare, per il collegamento «Centro A» strada comunale del 33, con adeguamenti, la sede della strada vicinale riportata nelle carte catastali, eliminando la previsione della IN 14.

48. Si raccomanda di verificare la possibilità di diminuire gli impatti di ordine paesaggistico e ambientale relativi alla realizzazione del cavalcavia alla progressiva 9.540 o di non realizzare tale cavalcavia introducendo gli eventuali miglioramenti alle connessioni viabilistiche esistenti.

49. Si raccomanda di verificare la possibilità di prevedere, all'altezza del ponte Tre Occhi, una strada di raccordo con la proprietà del frontista parallela all'autostrada, in luogo della nuova viabilità prevista con IN13.

50. Si raccomanda di verificare la possibilità di attuare tutti gli interventi atti a diminuire gli impatti di ordine paesaggistico e ambientale relativi alla realizzazione del cavalcavia alla progressiva 5.490.

51. Si raccomanda di verificare la possibilità di migliorare la ricongiunzione alla proprietà Dominici e altre, relativamente all'intervento IN 10.

52. Si raccomanda di verificare la possibilità di eliminare la nuova viabilità indicata con IN08, di penetrazione nel tratto dalla s.s. Aurelia sino a via Piemonte.

53. Si raccomanda di verificare, con eventuale accordo da farsi con gli enti locali, la possibilità di modificare la permeabilità del tracciato in località Nunziatella e i collegamenti della viabilità locale.

54. Si raccomanda di verificare la possibilità di modificare la permeabilità del tracciato in località La Torba e i collegamenti della viabilità locale, con abbassamento della livelletta nel tratto Monte Alzato La Vittoria, eliminando la previsione del raccordo IN 03 e, in sostituzione, utilizzando, riqualificandolo, il tracciato della strada comunale Torba/ Sette Finestre.

55. Si raccomanda per le stazioni di servizio previste la realizzazione di n. 1 livello fuori terra, la predisposizione di un piano per l'abbattimento dell'inquinamento luminoso ed opere di mitigazione paesaggistica.

56. Si raccomanda di verificare la necessità di eventuali lavori di ampliamento e/o sistemazione relativi alla viabilità locale nel territorio del comune di Capalbio. Con riferimento all'ampiezza della sezione delle nuove strade progettate e/o richieste dagli Enti, per questioni di sicurezza e per una migliore fluidità del traffico, queste dovranno essere congruenti con le sezioni delle strade contigue o nelle quali si innestano. Tenuto conto del particolare contesto ambientale, paesaggistico, antropico e dei flussi di traffico, anche in ragione della maggior tutela del territorio e quindi del suo minor consumo, la sezione stradale dovrà essere di misura massima di 7 m.

57. Si raccomanda di verificare la possibilità di adeguare la strada provinciale delle Caldanelle. Con riferimento all'ampiezza della sezione stradale, per questioni di sicurezza e per una migliore fluidità del traffico, questa dovrà essere congruente con le sezioni delle strade contigue o nella quale si innesta.

Raccomandazioni per i lotti 2 e 3.

58. Ai fini della corretta gestione della fase di cantiere occorre tenere conto degli effetti complessivi del traffico conseguente alla cantierizzazione, soprattutto sulla viabilità secondaria, e devono essere adottate le necessarie misure per minimizzare gli effetti sulla salute pubblica, sugli insediamenti residenziali e produttivi, sul traffico ordinario, anche in relazione all'uso e all'adeguamento della viabilità locale.

59. Si raccomanda di verificare, con eventuale accordo da farsi con gli Enti Locali, la possibilità di ricollocare il cantiere CB 01 e la nuova barriera di esazione di San Vincenzo, in modo da tutelare i fabbricati denominati Villamagna e Villa Cariola. Si raccomanda anche di tener conto, a tal proposito, dei valori paesaggistici espressi nei documenti attinenti del Piano di indirizzo territoriale della regione Toscana.

60. In fase di cantiere, si raccomanda di verificare la necessità di prevedere barriere per prevenire la propagazione di polveri in corrispondenza dei ricettori sensibili.

61. Si raccomanda, per il layout di cantiere e la sua organizzazione, la necessità di minimizzare la produzione di polveri e che i macchinari utilizzati rispondano alle migliori tecniche disponibili in termini di emissioni in atmosfera.

62. Si raccomanda, in materia di trasformazione dei boschi e rimboschimento, di attenersi a quanto previsto dalla legge regionale n. 39/2000 e dal regolamento 48R 2003. Si raccomanda, per il materiale forestale di propagazione, la presenza della certificazione di provenienza.

63. Nella progettazione delle opere a verde, di quelle che riguardano il ripristino dei cantieri, delle soluzioni architettoniche proposte per le «opere attinenti all'esercizio», il recupero morfologico ed ambientale delle eventuali aree di deposito, di tutte le misure di mitigazione, comprese le barriere acustiche o le eventuali barriere per prevenire la propagazione di polveri in fase di cantiere, nonché, più in generale, nella progettazione di tutti gli interventi previsti in fase di costruzione e di esercizio, riferibili al tracciato e alle opere complementari, si raccomanda che il proponente tenga conto di quanto contenuto nell'implementazione paesaggistica del PIT relativamente alla tutela paesaggistica, e nelle schede di paesaggio degli ambiti rispettivamente 22, 23, 24 e 34 per il lotto 2, nonché 24, 34 e 35 per il lotto 3, per quanto non confliggente con le disposizioni del MATTM.

64. Nella revisione complessiva rispetto al progetto delle opere a verde, da effettuarsi in conseguenza della Determina Territoriale del MATTM, in coerenza con l'apporto prescrittivo di provenienza MIBAC, in aree già individuate come di pertinenza dell'autostrada, o demaniali, e il cui importo dovrà restare nell'ambito dell'importo previsto nel quadro economico del progetto definitivo, pari a circa 9.500.000,00 euro, per i lotti 2 e 3, si raccomanda che il proponente minimizzi:

gli eventuali rischi di inquinamento e di erosione, sia in fase di costruzione che di esercizio;

le conseguenze dovute alla sottrazione di suolo ed alla limitazione d'uso del territorio;

le conseguenze dell'ingombro fisico delle opere previste sulla funzionalità e sull'efficienza delle aziende agricole presenti nell'area vasta, ivi inclusi la struttura poderale, l'assetto degli appezzamenti, la viabilità minore e poderale e le risorse idriche a fini agricoli;

gli effetti sulle testimonianze culturali storiche, quali: centuriazione, sistemazioni idraulico agrarie, antiche colture, sugherete, viabilità poderale, ecc.;

gli impatti visivi di viadotti, svincoli e assicurare la continuità paesaggistica delle aree boscate.

65. Al fine di occupare la parte residuale del precedente ammodernamento, nei territori interessati dalle tratte alle progressive km 171/178, 189/197, 216/218, si raccomanda di prevedere la realizzazione di interventi di adeguamento con ampliamento esclusivamente nella corsia sud, fatte salve le motivazioni irrinunciabili di carattere tecnico e con eccezione dei tratti in presenza, lungo l'attuale superstrada, di edifici o altri vincoli territoriali (ferrovie, viabilità esistenti, cavalcavia, ecc.).

66. Con riferimento alle previsioni insediative in località La California, si raccomanda di approfondire le interferenze, anche acustiche e di inquinamento atmosferico, in fase di progettazione esecutiva, avendo a disposizione documentazione precisa in relazione agli interventi edilizi previsti.

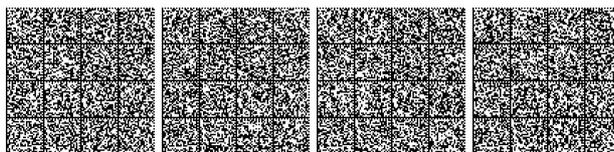
67. Si raccomanda di adottare soluzioni progettuali che riducano ulteriormente la frammentazione delle unità poderali e gli impatti sulle colture agrarie, tenendo conto anche delle particolari conseguenze derivanti dall'attraversamento di colture biologiche.

68. Si raccomanda di verificare, nella zona del comune di Capalbio, ove il tracciato non si discosta abbastanza dalla dogana di Pescia Fiorentina, la possibilità di aumentare il distacco.

69. Si raccomanda di valutare una soluzione che minimizzi l'interferenza del lotto 2 con l'acquedotto ACQ049, lasciando l'acquedotto stesso fuori dalle pertinenze autostradali.

Raccomandazioni per il lotto 5A.

70. Si raccomanda di approfondire i criteri adottati per ripartire la composizione del parco circolante tra le classi «autovetture», «veicoli commerciali leggeri» e «veicoli commerciali pesanti», ed è opportuno che ai valori complessivi del volume di traffico giornaliero medio si applichino modulazioni atte a tenere conto dell'andamento circadiano dei flussi di traffico.

71. Preso atto che, per quanto concerne il codice di calcolo ADMS Roads, non vi è coincidenza tra i dati meteo richiesti in input dal codice (velocità e direzione del vento, nonché uno dei seguenti a scelta dell'operatore: lunghezza di Monin - Obukhof, flusso superficiale del calore sensibile, copertura nuvolosa del cielo) e quelli disponibili presso

la stazione meteorologica di «Grosseto», utilizzata come riferimento (velocità e direzione del vento, classe di stabilità atmosferica), si raccomanda di approfondire come siano stati ottenuti i dati in input per ADMS Roads.

72. Si raccomanda che sia fornita la seconda parte dell'allegato 3, contenente i documenti nominati dal 121214-06/SUA/316-1 al 21214-06/SUA/323-1 (in special modo quelle riferite alle mappe dei ricettori).

73. Si raccomanda che siano forniti i risultati ai ricettori delle modellizzazioni effettuate ante operam, post operam e post mitigazione, indicati nel SIA.

74. Nella zona Doganella si raccomanda di produrre una soluzione alternativa da concordare con il MIBAC, e qualora ritenuta migliorativa, si raccomanda che il soggetto aggiudicatore provveda ad attivare le idonee procedure per la realizzazione dell'intervento.

Raccomandazioni lotto 6B.

75. Si raccomanda di verificare, compatibilmente con le interdistanze complessive fra le aree di servizio, la possibilità di prevedere, nell'ambito della progettazione esecutiva del lotto 6B, il posizionamento di n. 2 stazioni di servizio, una per ciascun senso di marcia.

76. Si raccomanda di verificare, nell'ambito delle soluzioni di cui alla prescrizione relativa allo svincolo di Pescia Romana, la necessità e la possibilità di sistemare e/o adeguare la strada comunale denominata «Il Gorello» nel territorio di Pescia Romana.

77. Si raccomanda di verificare, nell'ambito delle soluzioni di cui alla prescrizione relativa allo svincolo di Pescia Romana, la necessità e la possibilità di sistemare e/o adeguare la strada comunale denominata «La Memoria», nel territorio di Pescia Romana.

78. Si raccomanda di verificare la realizzazione di una bretella tra la Tenuta Luzi e il nuovo cavalcavia al km 6+738,81.

79. Si raccomanda di verificare la possibilità di realizzare l'allargamento di via delle Vigne, verificando anche la possibilità di dividere i flussi nelle due direzioni.

80. Si raccomanda di verificare la possibilità di realizzare un nuovo cavalcavia sulla strada provinciale denominata via Tirrenia, nel territorio di Montalto capoluogo, in sostituzione di quello esistente per cui viene prevista la demolizione e conseguente eliminazione della strada di collegamento denominata IN26.

81. Si raccomanda di verificare una soluzione per lo svincolo di Montalto di Castro che contempli la sistemazione ed adeguamento della strada comunale denominata Campo Morto e di via Cere, di collegamento tra la IN37 e IN33 (lunghezza indicativa m 700 e larghezza minima m 7, escluse le banchine).

82. Si raccomanda di verificare una soluzione per lo svincolo di Montalto di Castro che contempli la realizzazione di una bretella di collegamento tra la strada denominata «Vecchia Aurelia» e il nuovo svincolo di Montalto di Castro (lunghezza indicativa m 230).

83. Si raccomanda di verificare la possibilità di sostituire la viabilità IN 19, nella prima parte, con una nuova viabilità complanare in carreggiata nord (larghezza = 7 m.), che unisca la IN 57, portata a 7 m, al cavalcavia CV 04 (km 6+471), e si raccomanda di ampliare le sezioni stradali delle viabilità come da schema seguente:

			Larghezza (m)
IN07	Viabilità complanare	Carreggiata sud km 0+100 - 1+100	7,0
IN57	Viabilità complanare	Carreggiata nord km 4+800 - 5+600	7,0
IN24	Viabilità complanare	Carreggiata nord . km 8+800 - 9+800	7,0
IN60	Viabilità di ricucitura	Carreggiata nord km 10+600	7,0
IN37	Viabilità di collegamento svincolo di Montalto		8,5

84. Si raccomanda di verificare la necessità di eventuali lavori di ampliamento e/o sistemazione relativi alla viabilità locale. Si raccomanda con riferimento all'ampiezza della sezione delle nuove strade, come da richieste dagli enti, per la sicurezza e per una migliore fluidità del traffico, che le sezioni delle strade contigue, o nelle quali si innestano, siano nel limite massimo di 7 m.

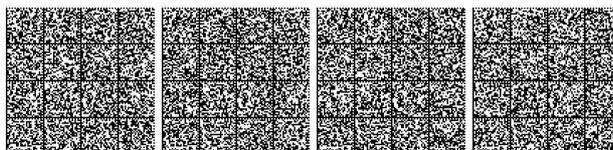
ALLEGATO *3*

INTERVENTO: “AUTOSTRADA A12 LIVORNO – CIVITAVECCHIA. TRATTA TARQUINIA – SAN PIETRO IN PALAZZI (CECINA).
LOTTI 2, 3, 5A, 6B

PARTE 1: Risoluzione delle interferenze: elaborati progettuali di riferimento

LOTTO 2	INTERFERENZE
	DA ESC 350 A ESC 371 (FEB. 2011)
	ESC 380 (GIU. 2012)
LOTTO 3	
	DA ESC 380 A ESC 394 (FEB. 2011)
	ESC 400 (GIU. 2012)
LOTTO 5A	
	DA ESC 100 A ESC 104 (FEB. 2011)
	ESC 115 (FEB. 2011)
	ESC 120 (GIU. 2012)
LOTTO 6B	
	DA ESC 100 A ESC 112 (FEB. 2011)
	DA ESC 130 A ESC 138 (FEB. 2011)

PARTE 2: Espropri: elaborati progettuali di riferimento

LOTTO 2	ESPROPRI
	DA ESC 001 A ESC 002 DA ESC 060 A ESC 065
	DA ESC 080 A ESC 082
	DA ESC 100 A ESC 104
	DA ESC 120 A ESC 122
	DA ESC 140 A ESC 143
	DA ESC 160 A ESC 163
	DA ESC 180 A ESC 182
	DA ESC 200 A ESC 201
	DA ESC 220 A ESC 221
	ESC230

LOTTO 3	
	ESC 240-ESC 241
	ESC 260-ESC 261
	DA ESC 280 A ESC 286
	ESC 300-ESC 301
	DA ESC 320 A ESC 328
	ESC 340
LOTTO 5A	
	ESCO01
	ESCO10
	ESCO03
	DA ESC 011 A ESC 015
	ESC005
	ESCO22
	ESCO24
LOTTO 6B	
	ESCO01
	DA ESC 010 A ESC 015
	ESCO30
	DA ESC 040 A ESC 046
	ESC 060

12A13457

ESTRATTI, SUNTI E COMUNICATI

MINISTERO DELLA SALUTE

Modificazione dell'autorizzazione all'immissione in commercio del medicinale per uso veterinario «Solacyl» 1000 mg/g.

Estratto provvedimento n. 1002 del 4 dicembre 2012

Procedura mutuo riconoscimento n. NL/V/0117/001/IA/001

Medicinale veterinario "SOLACYL" 1000 mg/g, polvere per soluzione orale per bovini e suini, nelle confezioni:

- Confezione da 100 g - A.I.C. n. 103889010
- Confezione da 250 g - A.I.C. n. 103889022
- Confezione da 500 g - A.I.C. n. 103889034
- Confezione da 1 kg - A.I.C. n. 103889046
- Confezione da 2,5 kg - A.I.C. n. 103889059
- Confezione da 5 kg - A.I.C. n. 103889061

TITOLARE A.I.C.: EUROVET ANIMAL HEALTH B.V. con sede in Handelsweg 25, 5531 AE Bladel, Paesi Bassi.

E' autorizzata, per il medicinale veterinario indicato in oggetto, la variazione tipo IA concernente l'aggiunta di sacchetti/buste composte dai seguenti materiali: all'esterno un rivestimento in plastica, all'interno un foglio di alluminio e poliamide e un rivestimento interno in polietilene. Il materiale a contatto diretto con il medicinale veterinario rimane però invariato.

Pertanto il punto 6.5 del Riassunto delle Caratteristiche del Prodotto è modificato come di seguito:

"Sacchetti/buste composte dai seguenti materiali: all'esterno un rivestimento in plastica bianca, all'interno diversi strati trasparenti, un sub-strato di alluminio e un rivestimento interno in polietilene. Le dimensioni delle confezioni sono 100 g, 250 g, 500 g, 1,0 kg, 2,5 kg e 5 kg.

Buste con involucro esterno in carta rinforzata con lamina in HPDE e rivestimento interno in polietilene. Dimensione della confezione 5,0 kg.

Sacchetti/buste composte dai seguenti materiali: all'esterno un rivestimento in plastica, all'interno un foglio di alluminio e poliamide e un rivestimento interno in polietilene. Le dimensioni delle confezioni sono 100 g, 250 g, 500 g, 1,0 kg, 2,5 kg e 5 kg.

E' possibile che non tutte le confezioni siano commercializzate".

I lotti già prodotti possono essere commercializzati fino alla data di scadenza.

DECORRENZA ED EFFICACIA DEL PROVVEDIMENTO: efficacia immediata.

12A13340

Modificazione dell'autorizzazione all'immissione in commercio del medicinale per uso veterinario «Kesium» 50 mg/12,5 mg compresse masticabili per cani e gatti.

Estratto provvedimento n. 1007 del 4 dicembre 2012

Procedura di Mutuo Riconoscimento n. FR/V/0225/002/IB/002

Medicinale veterinario "KESIUM" 50 mg/12,5 mg compresse masticabili per cani e gatti

Confezioni:

- scatola con un blister da 10 compresse A.I.C. n. 104319013
- scatola con 10 blister da 10 compresse A.I.C. n. 104319025
- scatola con 24 blister da 10 compresse A.I.C. n. 104319037

TITOLARE A.I.C.: SOGEVAL Laboratoires con sede in 200 avenue de Mayenne BP 2227 - 53022 Laval Cedex, 9 (Francia)

OGGETTO DEL PROVVEDIMENTO:

Variazione tipo IB: estensione del periodo di validità del medicinale confezionato per la vendita.

Si autorizza, esclusivamente per le confezioni del medicinale veterinario indicate in oggetto, l'estensione del periodo di validità del medicinale confezionato per la vendita da 18 mesi, come attualmente autorizzato, a 21 mesi.

La validità ora autorizzata è la seguente:

- medicinale confezionato per la vendita: 21 mesi
- conservare ogni parte della compressa divisa nel blister originale per non più di 12 ore.

I lotti già prodotti possono essere commercializzati fino alla data di scadenza.

DECORRENZA DI EFFICACIA DEL PROVVEDIMENTO: efficacia immediata.

12A13341

Modificazione dell'autorizzazione all'immissione in commercio della premiscela per alimenti medicamentosi «Percrison 200 Premix» 200 mg.

Estratto provvedimento n. 1010 del 5 dicembre 2012

"PERCRISON 200 PREMIX" 200 mg/g premiscela per alimenti medicamentosi per suini, polli da carne, ovaiole e pesci, nelle confezioni:

- Sacco da 10 kg - A.I.C. n. 102535010
- Sacco da 25 kg - A.I.C. n. 102535022

OGGETTO: Revisione (D.M. 4 marzo 2005): modifica dei tempi di attesa per la specie suini.

TITOLARE A.I.C.: CEVA SALUTE ANIMALE S.p.A., con sede legale e domicilio fiscale in Agrate Brianza (MB) - Viale Colleoni, 15 - codice fiscale n. 09032600158.

E' autorizzata, a seguito di revisione, per il medicinale veterinario indicato in oggetto, la modifica dei tempi di attesa per la specie suini, carne e visceri, da 12 giorni a 7 giorni.

Pertanto i tempi di attesa ora autorizzati sono:

Suini: carne e visceri - 7 giorni

Polli da carne: carne e visceri - 6 giorni

Ovaiole: uova - 9 giorni

Pesci: 500 gradi/giorno

I lotti già prodotti possono essere commercializzati fino alla data di scadenza.

DECORRENZA ED EFFICACIA DEL PROVVEDIMENTO: dal giorno della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana

12A13342

Modificazione dell'autorizzazione all'immissione in commercio della premiscela per alimenti medicamentosi «Solclor 200 S» 200 mg/g.

Estratto provvedimento n. 1011 del 5 dicembre 2012

SOLCLOR 200 S - 200 mg/g premiscela per alimenti medicamentosi per suini e pesci, nella confezione: sacco da 25 kg - A.I.C. n. 102547015.

Oggetto: revisione (D.M. 4 marzo 2005): modifica dei tempi di attesa per la specie suini.

Titolare A.I.C.: Unione Commerciale Lombarda S.p.A., con sede legale e domicilio fiscale in Brescia - via G. Di Vittorio, 36 - codice fiscale n. 00807120159.

È autorizzata, a seguito di revisione, per il medicinale veterinario indicato in oggetto, la modifica dei tempi di attesa per la specie suini, carne e visceri, da 12 giorni a 7 giorni.

Pertanto i tempi di attesa ora autorizzati sono:

suini: carne e visceri: 7 giorni;

pesci: carni: 500 gradi/giorno.

I lotti già prodotti possono essere commercializzati fino alla data di scadenza.

Decorrenza ed efficacia del provvedimento: dal giorno della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana.

12A13359

Modificazione dell'autorizzazione all'immissione in commercio del medicinale per uso veterinario «Doxipan 20»

Estratto decreto n. 211 del 28 novembre 2012

Medicinale veterinario: DOXIPAN 20 - 200 mg/g polvere per uso in acqua da bere per vitelli, suini, polli da carne e tacchini.

È confermata l'autorizzazione all'immissione in commercio del medicinale veterinario "Doxipan" 200 e 800 mg/g polvere per soluzione orale per vitelli, suini, polli da carne e tacchini, alle condizioni di seguito specificate.

Titolare A.I.C.: Industria Italiana Integratori TREI S.p.A., con sede legale e domicilio fiscale in Modena - Viale Corassori, 62 - codice fiscale n. 04515040964.

Produttore responsabile rilascio lotti: la società titolare dell'A.I.C. nello stabilimento sito in Rio Saliceto (RE) - via Affarosa, 4.

Confezioni.

Doxipan 200 mg/g:

barattolo da 100 g - A.I.C. n. 100150022;

barattolo da 250 g - A.I.C. n. 100150034;

busta da 1000 g - A.I.C. n. 100150061;

sacchetto da 5 kg - A.I.C. n. 100150073;

Doxipan 800 mg/g:

sacchetto da 5 kg - A.I.C. n. 100150085;

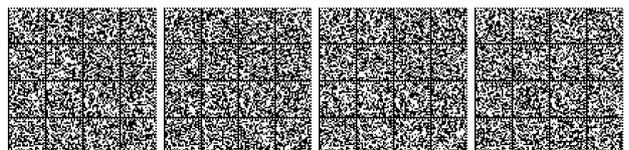
busta da 1 kg - A.I.C. n. 100150097;

barattolo da 250 g - A.I.C. n. 100150111;

barattolo da 100 g - A.I.C. n. 100150135.

Composizione.

Doxipan 200 mg/g: 1 g di prodotto contiene:

principio attivo: doxiciclina cloridrato 200 mg;

eccipienti: così come indicato nella documentazione di tecnica farmaceutica acquisita agli atti.

Doxipan 800 mg/g: 1 g di prodotto contiene:

principio attivo: doxiciclina cloridrato 800 mg;

eccipienti: così come indicato nella documentazione di tecnica farmaceutica acquisita agli atti.

Specie di destinazione: vitelli, suini, polli da carne e tacchini.

Indicazioni terapeutiche.

Vitelli e suini: infezioni da batteri Gram-positivi e Gram-negativi sensibili alla doxiciclina, localizzate e/o setticemiche. Ad esempio: bronchiti, broncopolmoniti, complicanze batteriche delle virosi respiratorie, pasteurellosi, gastroenteriti, enteriti, colibacillosi, poliartriti settiche, infezioni podali, metriti, mastiti acute e subacute, ferite settiche sostenute da batteri sensibili alla doxiciclina quali Bacillus antraci, Corynebacterium spp., Erysipelothrix rhusiopathiae Listeria monocytogenes, Staphylococcus aureus, Streptococcus spp., Actinobacillus spp., Bordetella spp., Brachispira spp., Brucella spp., Haemophilus spp., Leptospira spp., Pasteurella multocida, Treponema spp. e Micoplasmi.

Polli da carne: trattamento della malattia cronica respiratoria causata da germi sensibili alla doxiciclina quali: E. coli, Ornithobacterium rhinotracheale, Pasteurella multocida, Mycoplasma gaslisepticum, Mycoplasma synoviae.

Tacchini: trattamento delle malattie infettive sostenute da batteri gram.positivi e gram-negativi sensibili alla doxiciclina quali Staphylococcus aureus, E. coli, Ornithobacterium rhinotracheale, Pasteurella mulocida, Mycoplasma gallisepticum, Mycoplasma synoviae. In particolare sindromi respiratorie ed articolari sostenute da Micoplasmi e/o Stafilococchi.

Tempi di attesa.

Vitelli: carne e visceri: 13 giorni.

Suini: carne e visceri: 4 giorni.

Polli da carne: carne e visceri: 4 giorni.

Tacchini: carni e visceri: 10 giorni.

Uso non consentito in animali che producono latte ed uova destinati al consumo umano.

Validità.

Doxipan 200 mg/g.

Periodo di validità del medicinale veterinario confezionato per la vendita: 24 mesi.

Periodo di validità dopo prima apertura del condizionamento primario:

3 mesi per il sacchetto da 5 Kg;

consumare immediatamente e non conservare per il barattolo da 100 g e da 250 g e la busta da 1000 g.

Periodo di validità dopo solubilizzazione o ricostituzione conformemente alle istruzioni in acqua da bere o nel latte: 12 ore.

Periodo di validità dopo miscelazione nel mangime liquido: usare immediatamente e non conservare.

Doxipan 800 mg/g.

Periodo di validità del medicinale veterinario confezionato per la vendita: 12 mesi.

Periodo di validità dopo prima apertura del condizionamento primario:

3 mesi per il sacchetto da 5 Kg e la busta da 1000 g;

consumare immediatamente e non conservare per il barattolo da 100 g e da 250 g.

Periodo di validità dopo solubilizzazione o ricostituzione conformemente alle istruzioni in acqua da bere o nel latte: 12 ore.

Periodo di validità dopo miscelazione nel mangime liquido: usare immediatamente e non conservare.

Regime di dispensazione: da vendersi soltanto dietro presentazione di ricetta medico-veterinaria in triplice copia non ripetibile.

I lotti già prodotti possono essere commercializzati fino alla data di scadenza.

Decorrenza ed efficacia del decreto: dal giorno della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana.

12A13360

Revoca, su rinuncia, dell'autorizzazione all'immissione in commercio del medicinale per uso veterinario «Kilan».

Con decreto n. 213 del 28 novembre 2012 è revocata, su rinuncia della ditta Ceva Salute Aninale S.p.a. viale Colleoni, 15 - Agrate Brianza - 20864 (MB), l'autorizzazione all'immissione in commercio delle specialità medicinali per uso veterinario nelle preparazioni e confezioni di seguito elencate con i relativi numeri di A.I.C.:

Kilan	«O» Flacone da 2,5 litri	A.I.C. 101553042
Kilan	«O» Flacone da 1 litro	A.I.C. 101553016

I lotti già prodotti e presenti nel circuito distributivo possono rimanere in commercio fino ad esaurimento scorte e data di scadenza posta sulla confezione.

Il presente decreto entra in vigore il giorno della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana.

12A13361

Revoca, su rinuncia, dell'autorizzazione all'immissione in commercio del medicinale per uso veterinario «Depodexafon».

Con decreto n. 215 del 28 novembre 2012 è revocata, su rinuncia della ditta Virbac S.A. 1Ere Avenue - 2065 M - L.I.D. - Francia 06516, l'autorizzazione all'immissione in commercio delle specialità medicinali per uso veterinario nelle preparazioni e confezioni di seguito elencate con i relativi numeri di A.I.C.:

Depodexafon	Flacone da 50 ml	A.I.C. 101575013

I lotti già prodotti e presenti nel circuito distributivo possono rimanere in commercio fino ad esaurimento scorte e data di scadenza posta sulla confezione.

Il presente decreto entra in vigore il giorno della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana.

12A13362

Revoca, su rinuncia, dell'autorizzazione all'immissione in commercio del medicinale per uso veterinario «Ferrosil».

Con decreto n. 214 del 28 novembre 2012 è revocata, su rinuncia della ditta Izo S.p.a., via Bianchi n. 9 - Brescia 25124, l'autorizzazione all'immissione in commercio delle specialità medicinali per uso veterinario nelle preparazioni e confezioni di seguito elencate con i relativi numeri di A.I.C.:

FERROSIL:

«flacone vetro tappo perforabile ml 100» - A.I.C. 102012022;

«flacone vetro tappo perforabile ml 50» - A.I.C. 102012010.

I lotti già prodotti e presenti nel circuito distributivo possono rimanere in commercio fino ad esaurimento scorte e data di scadenza posta sulla confezione.

Il presente decreto entra in vigore il giorno della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana.

12A13363

Revoca, su rinuncia, dell'autorizzazione all'immissione in commercio del medicinale per uso veterinario «Citarin L».

Con decreto n. 216 del 28 novembre è revocata, su rinuncia della ditta Bayer S.P.A. Viale Certosa, 130 - Milano 20156, l'autorizzazione all'immissione in commercio delle specialità medicinali per uso veterinario nelle preparazioni e confezioni di seguito elencate con i relativi numeri di A.I.C.:

CITARIN L - 10% Flacone 100 ml - A.I.C. n. 100386034;

CITARIN L - 10% Flacone 250 ml - A.I.C. n. 100386046.

I lotti già prodotti e presenti nel circuito distributivo possono rimanere in commercio fino ad esaurimento scorte e data di scadenza posta sulla confezione.

Il presente decreto entra in vigore il giorno della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana.

12A13368

MINISTERO DEL LAVORO E DELLE POLITICHE SOCIALI

Approvazione del Nuovo Statuto INARCASSA - Cassa nazionale di previdenza ed assistenza per gli ingegneri ed architetti liberi professionisti.

Con decreto interministeriale in data 23 novembre 2012, ai sensi e per gli effetti di cui all'art. 3, comma 2, lettera *a)*, del decreto legislativo 30 giugno 1994, n. 509, è stato approvato il Nuovo Statuto INARCASSA, deliberato dal Comitato nazionale dei delegati della Cassa nazionale di previdenza ed assistenza per gli ingegneri ed architetti liberi professionisti (INARCASSA) nella seduta del 24 e 25 maggio 2012, (estratto del verbale certificato dalla dott.ssa Luciana Fiumara, notaio iscritta nel Ruolo del Collegio notarile dei distretti riuniti di Roma, Velletri e Civitavecchia, residente in Roma, Repertorio n. 27177 del 30 luglio 2012, attestante l'estrazione del deliberato dalle pagine nn. 16006 e da 16019 a 16052 del Libro Verbali del Comitato nazionale dei delegati di INARCASSA).

12A13475

Approvazione della delibera n. 20/12 adottata dal Consiglio di indirizzo generale dell'Ente nazionale di previdenza ed assistenza della professione infermieristica (ENPAPI), in data 27 settembre 2012.

Con ministeriale n. 36/0017949/MA004.A007/INF-L-46 del 5 dicembre 2012, è stata approvata, di concerto con il Ministero dell'economia e delle finanze, la delibera n. 20/12 adottata dal Consiglio di indirizzo generale dell'Ente nazionale di previdenza ed assistenza della professione infermieristica (ENPAPI) in data 27 settembre 2012, concernente modifiche all'art. 4 del Regolamento elettorale.

12A13476

Approvazione della delibera n. 30/12 adottata dal Consiglio di amministrazione dell'Ente nazionale di previdenza ed assistenza per gli psicologi (ENPAP), in data 5 settembre 2012.

Con ministeriale n. 36/0017922/MA004.A007/PSIC-L-50 del 5 dicembre 2012, è stata approvata, di concerto con il Ministero dell'economia e delle finanze, la delibera n. 30/12 adottata dal Consiglio di indirizzo generale dell'Ente nazionale di previdenza ed assistenza per gli psicologi (ENPAP) in data 5 settembre 2012, concernente la rideterminazione del contributo di maternità per l'anno 2012 in misura pari a € 130.

12A13477

Approvazione della delibera n. 83/2012 adottata dal Consiglio di amministrazione dell'Ente nazionale di previdenza ed assistenza dei medici e degli odontoiatri (ENPAM), in data 12 ottobre 2012.

Con ministeriale n. 36/0017920/MA004.A007/MED-L-83 del 5 dicembre 2012 è stata approvata, di concerto con il Ministero dell'economia e delle finanze, la delibera n. 83/2012 adottata dal Consiglio di amministrazione dell'Ente nazionale di previdenza ed assistenza dei medici e degli odontoiatri (ENPAM) in data 12 ottobre 2012, concernente la determinazione del contributo di maternità per l'anno 2013.

12A13478

Approvazione della delibera n. 146/2012 adottata dal Consiglio di amministrazione della Cassa italiana di previdenza ed assistenza dei geometri liberi professionisti, in data 17 ottobre 2012.

Con ministeriale n. 36/0018039/MA004.A007/GEO-L-97 del 7 dicembre 2012 è stata approvata, di concerto con il Ministero dell'economia e delle finanze, la delibera n. 146/2012 adottata dal Consiglio di Amministrazione della Cassa italiana di previdenza ed assistenza dei geometri liberi professionisti in data 17 ottobre 2012, concernente gli adeguamenti, per il 2013, di limiti, contributi e prestazioni previsti dal Regolamento per l'attuazione delle attività di previdenza ed assistenza e dal Regolamento sulla contribuzione.

12A13479

MINISTERO DELLO SVILUPPO ECONOMICO

Rinnovo dell'abilitazione all'Organismo SVV Stazione Sperimentale del Vetro, in Murano, ad effettuare la valutazione di conformità alla direttiva 89/106/CEE per altri prodotti da costruzione.

Con decreto del 28 novembre 2012 della Direzione Generale M.C.C.V.N.T, all'Organismo SVV Stazione Sperimentale del Vetro con sede in Murano Via Briati 10, già Organismo notificato alla Commissione europea, è rinnovata l'autorizzazione alla valutazione di conformità alla direttiva 89/106/CEE quale Laboratorio di prova dei prodotti da costruzione di per le norme di seguito riportate: EN572-9; EN1036:2; EN1051; EN1096-4; EN1279-5; EN13024-2; EN1863-2; EN1748-1-2; EN12150-2; EN12337-2; EN14178-2; EN14179-2; EN14449; EN14321-2 . Le norme oggetto della richiesta non sono interessate dai requisiti di cui all'art. 9 , punti 3 e 4 del decreto del Presidente della Repubblica 21 aprile 1993, n. 246. La valutazione è effettuata alle condizioni prescritte nella autorizzazione e nel decreto ministeriale del 9 maggio 2003, n. 156 del Ministero Attività produttive.

L'autorizzazione decorre dalla data del decreto di estensione, è notificata alla Commissione europea ed è efficace dalla notifica al soggetto che ne è destinatario. L'autorizzazione è valida fino alla data di entrata in vigore delle pertinenti disposizioni attuative del Regolamento UE n. 305/2011 e comunque non oltre sette anni.

12A13356

Rinnovo dell'abilitazione all'Organismo elletipi s.r.l., in Ferrara, ad effettuare la valutazione di conformità alla direttiva 89/106/CEE per altri prodotti da costruzione.

Con decreto del 27 novembre 2012 della Direzione generale M.C.C.V.N.T, all'Organismo elletipi s.r.l., con sede in Ferrara, via Annibale Zucchini 69, già Organismo notificato alla Commissione europea, è rinnovata l'autorizzazione alla valutazione di conformità alla direttiva 89/106/CEE quale Organismo di certificazione, ispezione e prova del controllo di produzione dei prodotti da costruzione di per le norme di seguito riportate: EN12620; EN13043; EN13055; EN13139; EN13242; EN13383; EN13450. Le norme oggetto della richiesta non sono interessate dai requisiti di cui all'art. 9, punti 3 e 4 del decreto del Presidente della Repubblica 21 aprile 1993, n. 246. La valutazione è effettuata alle condizioni prescritte nella autorizzazione e nel decreto ministeriale 9 maggio 2003, n. 156 del Ministero attività produttive.

L'autorizzazione decorre dalla data del decreto di estensione, è notificata alla Commissione europea ed è efficace dalla notifica al soggetto che ne è destinatario. L'autorizzazione è valida fino alla data di entrata in vigore delle pertinenti disposizioni attuative del Regolamento UE n. 305/2011 e comunque non oltre sette anni.

12A13357

Rinnovo dell'abilitazione all'Organismo CSI s.p.a., in Bollate, ad effettuare la valutazione di conformità alla direttiva 89/106/CEE per altri prodotti da costruzione.

Con decreto del 28 novembre 2012 della Direzione generale M.C.C.V.N.T, all'Organismo CSI s.p.a., con sede in Bollate, Viale Lombardia 20, già Organismo notificato alla Commissione europea, è rinnovata l'autorizzazione alla valutazione di conformità alla direttiva 89/106/CEE quale Organismo di certificazione, ispezione e laboratorio di prova dei prodotti da costruzione per le norme di seguito riportate: EN13964; EN14041; EN572-9; EN12150-2; EN12337-2; EN1863-2; EN1096-4; EN13024-2; EN1748-1-2; EN1748-2-2; EN1279-5; EN14449. Le norme oggetto della richiesta non sono interessate dai requisiti di cui all'art. 9, punti 3 e 4 del decreto del Presidente della Repubblica 21 aprile 1993, n. 246. La valutazione è effettuata alle condizioni prescritte nella autorizzazione e nel decreto ministeriale 9 maggio 2003, n. 156 del Ministero attività produttive.

L'autorizzazione decorre dalla data del decreto di estensione, è notificata alla Commissione europea ed è efficace dalla notifica al soggetto che ne è destinatario. L'autorizzazione è valida fino alla data di entrata in vigore delle pertinenti disposizioni attuative del Regolamento UE n. 305/2011 e comunque non oltre sette anni.

12A13358

MARCO MANCINETTI, *redattore* DELIA CHIARA, *vice redattore*

(WI-GU-2012-GU1-300) Roma, 2012 - Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato S.p.A. - S.

MODALITÀ PER LA VENDITA

La «Gazzetta Ufficiale» e tutte le altre pubblicazioni dell'Istituto sono in vendita al pubblico:

- **presso l'Agenzia dell'Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato S.p.A. in ROMA, piazza G. Verdi, 1 - 00198 Roma ☎ 06-85082147**
- **presso le librerie concessionarie riportate nell'elenco consultabile sui siti www.ipzs.it e www.gazzettaufficiale.it.**

L'Istituto conserva per la vendita le Gazzette degli ultimi 4 anni fino ad esaurimento. Le richieste per corrispondenza potranno essere inviate a:

Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato
Direzione Marketing e Vendite
Via Salaria, 1027
00138 Roma
fax: 06-8508-3466
e-mail: informazioni@gazzettaufficiale.it

avendo cura di specificare nell'ordine, oltre al fascicolo di GU richiesto, l'indirizzo di spedizione e di fatturazione (se diverso) ed indicando i dati fiscali (codice fiscale e partita IVA, se titolari) obbligatori secondo il DL 223/2007. L'importo della fornitura, maggiorato di un contributo per le spese di spedizione, sarà versato in contanti alla ricezione.

DELLA REPUBBLICA ITALIANA

CANONI DI ABBONAMENTO (salvo conguaglio)
validi a partire dal 1° GENNAIO 2013

GAZZETTA UFFICIALE - PARTE I (legislativa)

			CANONE DI ABBONAMENTO
Tipo A	Abbonamento ai fascicoli della serie generale, inclusi tutti i supplementi ordinari:		
	*(di cui spese di spedizione € 257,04)**	- annuale	€ **438,00**
	*(di cui spese di spedizione € 128,52)**	- semestrale	€ **239,00**
Tipo B	Abbonamento ai fascicoli della serie speciale destinata agli atti dei giudizi davanti alla Corte Costituzionale:		
	*(di cui spese di spedizione € 19,29)**	- annuale	€ **68,00**
	*(di cui spese di spedizione € 9,64)**	- semestrale	€ **43,00**
Tipo C	Abbonamento ai fascicoli della serie speciale destinata agli atti della UE:		
	*(di cui spese di spedizione € 41,27)**	- annuale	€ **168,00**
	*(di cui spese di spedizione € 20,63)**	- semestrale	€ **91,00**
Tipo D	Abbonamento ai fascicoli della serie destinata alle leggi e regolamenti regionali:		
	*(di cui spese di spedizione € 15,31)**	- annuale	€ **65,00**
	*(di cui spese di spedizione € 7,65)**	- semestrale	€ **40,00**
Tipo E	Abbonamento ai fascicoli della serie speciale destinata ai concorsi indetti dallo Stato e dalle altre pubbliche amministrazioni:		
	*(di cui spese di spedizione € 50,02)**	- annuale	€ **167,00**
	*(di cui spese di spedizione € 25,01)**	- semestrale	€ **90,00**
Tipo F	Abbonamento ai fascicoli della serie generale, inclusi tutti i supplementi ordinari, e dai fascicoli delle quattro serie speciali:		
	*(di cui spese di spedizione € 383,93)**	- annuale	€ **819,00**
	*(di cui spese di spedizione € 191,46)**	- semestrale	€ **431,00**

N.B.: L'abbonamento alla GURI tipo A ed F comprende gli indici mensili

CONTO RIASSUNTIVO DEL TESORO

Abbonamento annuo (incluse spese di spedizione) € **56,00**

PREZZI DI VENDITA A FASCICOLI
(Oltre le spese di spedizione)

Prezzi di vendita:		
	serie generale	€ 1,00
	serie speciali (escluso concorsi), ogni 16 pagine o frazione	€ 1,00
	fascicolo serie speciale, *concorsi*, prezzo unico	€ 1,50
	supplementi (ordinari e straordinari), ogni 16 pagine o frazione	€ 1,00
	fascicolo Conto Riassuntivo del Tesoro, prezzo unico	€ 6,00

I.V.A. 4% a carico dell'Editore

PARTE I - 5ª SERIE SPECIALE - CONTRATTI PUBBLICI

*(di cui spese di spedizione € 128,06)**	- annuale	€ **300,00**
*(di cui spese di spedizione € 73,81)**	- semestrale	€ **165,00**

GAZZETTA UFFICIALE - PARTE II

*(di cui spese di spedizione € 39,73)**	- annuale	€ **86,00**
*(di cui spese di spedizione € 20,77)**	- semestrale	€ **55,00**

Prezzo di vendita di un fascicolo, ogni 16 pagine o frazione (oltre le spese di spedizione) € 1,00 (€ 0,83+ IVA)

Sulle pubblicazioni della 5° Serie Speciale e della Parte II viene imposta I.V.A. al 21%.

RACCOLTA UFFICIALE DEGLI ATTI NORMATIVI

Abbonamento annuo	€ **190,00**
Abbonamento annuo per regioni, province e comuni - SCONTO 5%	€ **180,50**
Volume separato (oltre le spese di spedizione)	€ 18,00

I.V.A. 4% a carico dell'Editore

Per l'estero i prezzi di vendita (in abbonamento ed a fascicoli separati) anche per le annate arretrate, compresi i fascicoli dei supplementi ordinari e straordinari, devono intendersi raddoppiati. Per il territorio nazionale i prezzi di vendita dei fascicoli separati, compresi i supplementi ordinari e straordinari, relativi anche ad anni precedenti, devono intendersi raddoppiati. Per intere annate è raddoppiato il prezzo dell'abbonamento in corso. Le spese di spedizione relative alle richieste di invio per corrispondenza di singoli fascicoli, vengono stabilite, di volta in volta, in base alle copie richieste. Eventuali fascicoli non recapitati potrannno essere forniti gratuitamente entro 60 giorni dalla data di pubblicazione del fascicolo. Oltre tale periodo questi potranno essere forniti soltanto a pagamento.

N.B. - La spedizione dei fascicoli inizierà entro 15 giorni dall'attivazione da parte dell'Ufficio Abbonamenti Gazzetta Ufficiale.

RESTANO CONFERMATI GLI SCONTI COMMERCIALI APPLICATI AI SOLI COSTI DI ABBONAMENTO

* tariffe postali di cui alla Legge 27 febbraio 2004, n. 46 (G.U. n. 48/2004) per soggetti iscritti al R.O.C.

€ 1,00